

★★★
PRIMERA
**GUERRA
MUNDIAL**
— 100 AÑOS —

DVD
ORIGINAL
A TODO
COLOR

★
LA GUERRA EN EL AIRE

La Primera Guerra Mundial cumple 100 años

6

La guerra en el aire

La Primera Guerra Mundial cumple 100 años

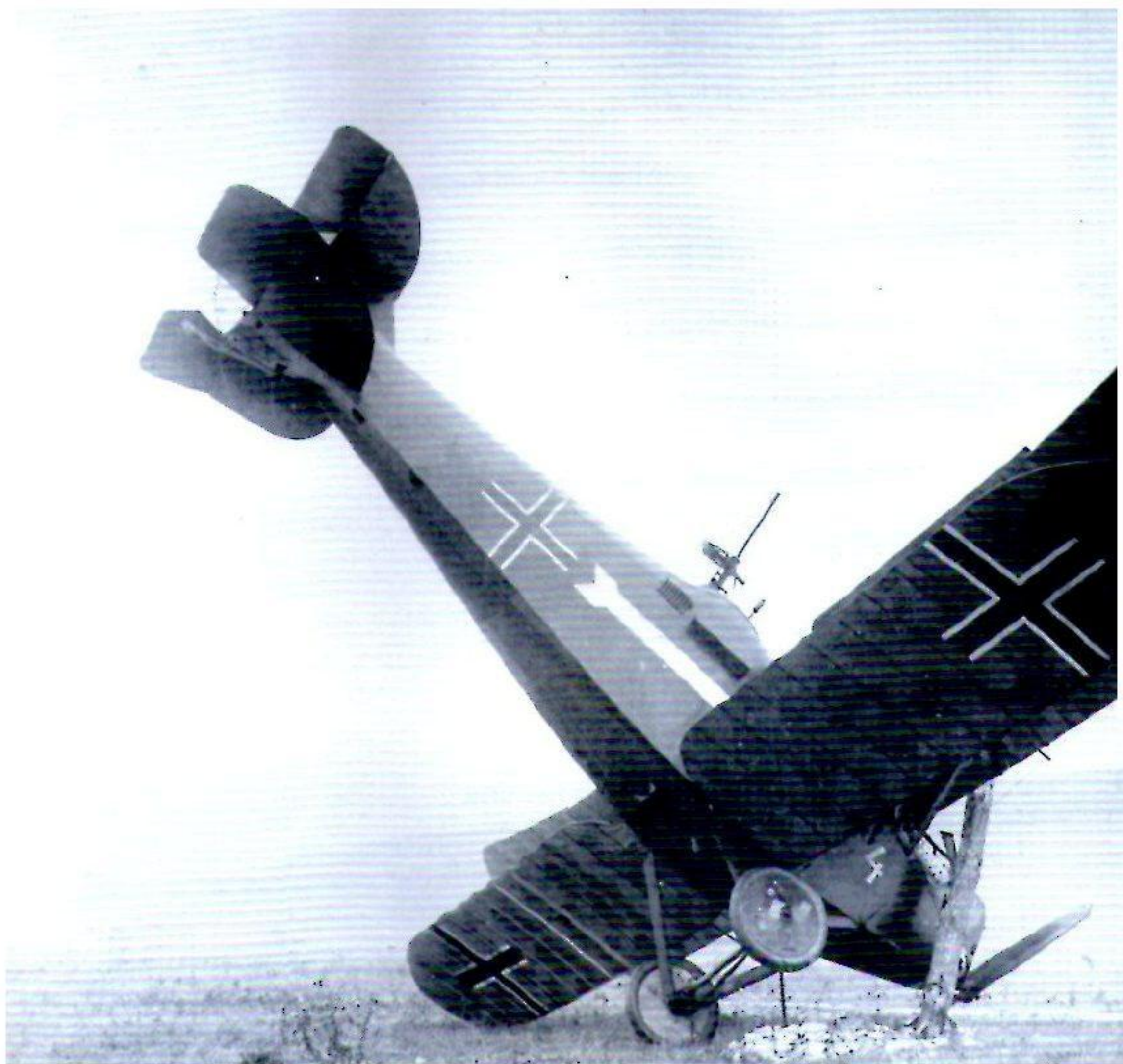
La guerra en el aire



luppa

Sumario

Presentación	7
El avión, un novato en la guerra	8
Roland Garros, el piloto que bautizó a un torneo de tenis	15
Anthony Fokker, el niño prodigio de los aviones	16
Nesterov, un acróbata metido a piloto de guerra	17
Pégoud, el primero que saltó en paracaídas	18
Barón Rojo, el caballero del aire	21
Londres bajo las bombas.	29
¿Se puede perdonar a los ‘asesinos de niños?’	31
Las reglas básicas de la pelea de perros	36
Las armas: Los Gotha, la pesadilla de Londres	40
Las películas: ‘El Barón Rojo’ y ‘Ángeles del infierno’	45
La canción: ‘Marcha de desfile de la RAF’	47
El libro: ‘El Barón Rojo. Autobiografía de sus hazañas’	48
El poema: ‘Una noche en la bodega del molino de aceite’, de F. B. Spice .	48



Presentación



La aviación entró en la guerra cuando aún se encontraba en una fase muy temprana de su desarrollo. Los altos mandos de los ejércitos, habituados a la guerra del siglo XIX, no entendían que beneficios podían aportarles aquellos complicados y costosos aparatos. Inicialmente accedieron a que los aviones complementaran las tareas de los globos cautivos como meros observadores de las posiciones y los movimientos del enemigo. Pero en los cuartos de banderas eran frecuentes las bromas sobre aquellos ingenios que algún visionario se atrevía a calificar como el elemento clave de la guerra del futuro.

Pero un hecho imprevisto iba a ser decisivo para cambiar la imagen de la aviación entre los escépticos altos mandos. Un aparato que realizaba labores de observación descubrió que los alemanes habían cambiado su plan de ataque inicial y que, en vez de seguir la idea de rodear París para atacarla desde el oeste, descendían directamente por el este de la ciudad para aprovechar la retirada que en esta zona estaban haciendo franceses y británicos y tratar de asestarles el golpe definitivo. La información que aportó el avión observador permitió a los aliados reaccionar y plantar cara a los alemanes, frenando su avance, hasta entonces imparable, en la Batalla del Marne.

Una vez quedó claro lo importante que iba a ser la aviación desde este momento en adelante, se invirtieron medios y dinero en todos los bandos para conseguir mejoras en sus aparatos antes de que lo hiciera el enemigo. Esta carrera es la que marcará el futuro de la guerra.

La aviación pasó de ser despreciada, al principio del conflicto, a ser considerada un elemento clave para ganar la guerra. Tras la Batalla del Marne los dos bandos empezaron a invertir en la mejora de los aparatos de forma incesante. En la foto, un aparato alemán Hannover CL. III, con cola biplana. Foto: J. E. Gibbon, U.S. Army.

El avión, un novato en la guerra

Al principio del conflicto los aparatos iban sin armas y solo servían para espiar al enemigo

Cuando empezó la Primera Guerra Mundial aún no hacía 10 años que un avión había volado por primera vez. Esto significa que la aviación se encontraba en una fase de su desarrollo totalmente embrionario.

Los ejércitos llevaban ya más de un siglo empleando globos cautivos para

observar la situación y los movimientos del enemigo. Pero el método resultaba muy limitado, primero porque su escasa movilidad lo podía convertir en un blanco fácil para el enemigo. Además, porque no podía alejarse y situarse sobre las posiciones rivales. En definitiva, resultaba un medio de observación francamente limitado.

Aviones sin armas para observar al enemigo

En este sentido los estados mayores de los ejércitos estaban interesados en el nuevo invento del aeroplano para alcanzar a espiar al enemigo allá donde los globos cautivos no llegaban. Estos aviones iban desprovistos de cualquier tipo de armamento.

Sobre la posibilidad de dar otros empleos a los aeroplanos había un gran escepticismo, especialmente entre los oficiales de mayor edad a quienes el invento les parecía un entretenimiento de niños de casa rica y aventureros que se dedicaban a competir entre ellos en busca de récords



Antes de la llegada de los aviones la observación del enemigo se hacía desde globos cautivos. Foto: Signal Corps Photographs of American Military Activity.



Al principio los aviones tenían una estructura extremadamente simple y frágil, como este Bleriot, el primer aparato armado que tuvo el Ejército de Serbia. Foto: Miroslav Cika.

absurdos como el de quién conseguía ser el primero en atravesar el Mediterráneo con un avión. La simple sugerencia de la posibilidad de usarlo como arma militar disparaba las risas entre los oficiales veteranos en la gran mayoría de las salas de oficiales.

Además, los motores que llevaban los aparatos en aquel momento tenían capacidad para transportar a un piloto y poco más. Alcanzaban velocidades de entre 80 y 120 kilómetros por hora y podían ascender hasta los 3.000 metros de altura. Necesitaban casi media hora para alcanzar los 2.000 metros de altura.

Los ejércitos mantenían discretas flotillas de aviones que en los países con más aparatos, Alemania y Rusia, no llegaban a los 250, en Francia se acercaba a los 140 y en Gran Bretaña, a los 115.

Observación exitosa en el Marne

Pero hubo un episodio que fue decisivo para cambiar la valoración del papel de la aviación en los ejércitos. Uno de los aparatos de los que dispo-

nía el general Gallieni para ayudar a la protección de París descubrió que el Ejército Alemán había cambiado el rumbo que llevaba, tratando de envolver la capital francesa, para lan-



El rey Alberto I de Bélgica monta como pasajero en un avión para inspeccionar la línea del frente. Foto: Ad Meskens.



Los aviones de reconocimiento solían ir provistos de una cámara para recoger imágenes que después estudiaban los altos mandos del ejército. En la imagen, un observador con una cámara Graflex.

zarse directamente sobre las fuerzas aliadas. Este descubrimiento acabó posibilitando la primera victoria aliada contra los alemanes, en el Marne, por lo que el papel del aeroplano salió reforzado ante los otrora escépticos altos mandos.

Aparecen las armas antiaéreas

A medida que crecía la importancia de los aviones de reconocimiento, crecía también la necesidad de tener armas con las que poder ahuyentarlos. En general se les atacaba desde tierra con los propios rifles de la infantería o con ametralladoras poco preparadas para intentar derribar a un aparato en movimiento en el aire.

Esto supuso, en esa terrible espiral de superación del armamento que fue toda la guerra, que aparecieran armas pensadas especialmente para disparar desde tierra a los aviones. Pero

a medida que los aparatos se vieron acosados desde tierra se les dotó de la posibilidad de alcanzar mayor altura para quedar fuera del alcance de los disparos de la infantería.

Pero igual que se buscaban formas de perseguirlos desde tierra surgió la



Con la aparición de la aviación llegaron también las armas antiaéreas, al principio muy rudimentarias. Foto: Fernand Cuville.



Un camión Benz transporta un avión ruso en el frente del Cáucaso.

La guerra en el aire

precariedad duró relativamente poco. Una vez comprobada la necesidad de que los aparatos dispusieran de armamento propio y adecuado a sus necesidades, los constructores se aprestaron a incorporar una ametralladora fija en el aparato.

En los aviones biplaza este tipo de arma no presentaba problemas para adaptarse a la posición de los observadores, porque simplemente se instalaba ante el asiento del segundo ocupante, desde donde se podía disparar sin dificultad.

En cambio, sí que era un problema la adaptación a los aparatos monoplaza porque había que evitar que los disparos pudieran dañar la propia hélice.

La solución más convencional que

necesidad de disponer de aviones que pudieran alejar a los observadores y que intentaran derribarlos. Para hacer esta tarea se requerían aparatos que tuvieran mayor velocidad y que dispusieran de armamento.

Los cazas

Así nacieron los cazas. Cuando aparecían los aeroplanos observadores, se mandaba aviso al campo más cercano para que enviaran aviones propios a alejarlos o derribarlos. Por tanto los cazas ya iban provistos de armamento.

Las armas al principio eran muy simples. Muchas veces el mismo piloto disparaba al avión espía con su propia pistola. Si el avión era biplaza, el observador solía llevar un fusil. Aunque pueda parece increíble, algunos cazas iban provistos de piedras pesadas, ladrillos o cadenas que el copiloto dejaba caer, desde una mayor altura, encima del avión rival para dañar sus frágiles alas o la estructura del aparato. Algunos llevaban también granadas de mano o bombas pequeñas.

Pero esta situación de extrema



Un grupo de soldados búlgaros espera la aparición de un avión para dispararle e intentar derribarlo.

se adoptó para superar este problema fue disponer la ametralladora en una posición elevada, por encima del piloto, o en los laterales del morro del aparato.

El primer 'loop' de la historia

Piotr Nésterov era un hábil piloto del Ejército Ruso que estaba convencido de que con su aparato podía dar en el aire una vuelta entera en vertical, lo que se denomina un *loop*. Comentaba su idea ante los compañeros incrédulos que trataban de quitarle la idea de la cabeza. Un día Nésterov decidió llevar a la práctica su idea y



El francés Adolphe Pégoud fue el primero en hacer un 'loop'. La hazaña le costó un arresto por poner en peligro una propiedad del gobierno. Foto: Zinnmann.

alzó el vuelo en un monoplano Nieuport IV. Al llegar a 1.000 metros de altura, apagó el motor y descendió en picado hasta los 600 metros. Volvió a encender el motor y comenzó a ascender hasta completar la vuelta. Después lo apagó de nuevo y se dejó caer en picado para recuperar el control de la nave poco antes de aterrizar. Había conseguido el primer *loop* de la



Los tripulantes lanzaban bombas con la mano y a veces ladrillos y piedras contra los aviones enemigos. El piloto solía ir armado con una pistola, y el observador, con un fusil. Foto: British military.



Este Morane-Saulnier lleva cuñas de acero en la parte de las palas de la hélice que quedan delante de la ametralladora, para protegerlas de las balas.

El primer combate aéreo

Pocos días después de iniciada la guerra, en agosto de 1914, el hombre del primer *loop*, Piotr Nésterov, iba a protagonizar una acción aérea aún más increíble. Con su avión Morane despegó para cortar el paso a una patrulla austriaca al mando del teniente Von Rosenthal. El piloto ruso elevó su aparato hasta situarse a una altura algo superior a la de sus enemigos. Desde allí se lanzó con su aparato, como un suicida, contra el avión de Rosenthal. Le impactó de lleno y los dos pilotos murieron en el acto. Esta victoria no fue tomada en cuenta en su

historia y había dejado estupefacta a toda la base que salió a verlo al tener conocimiento del intento.

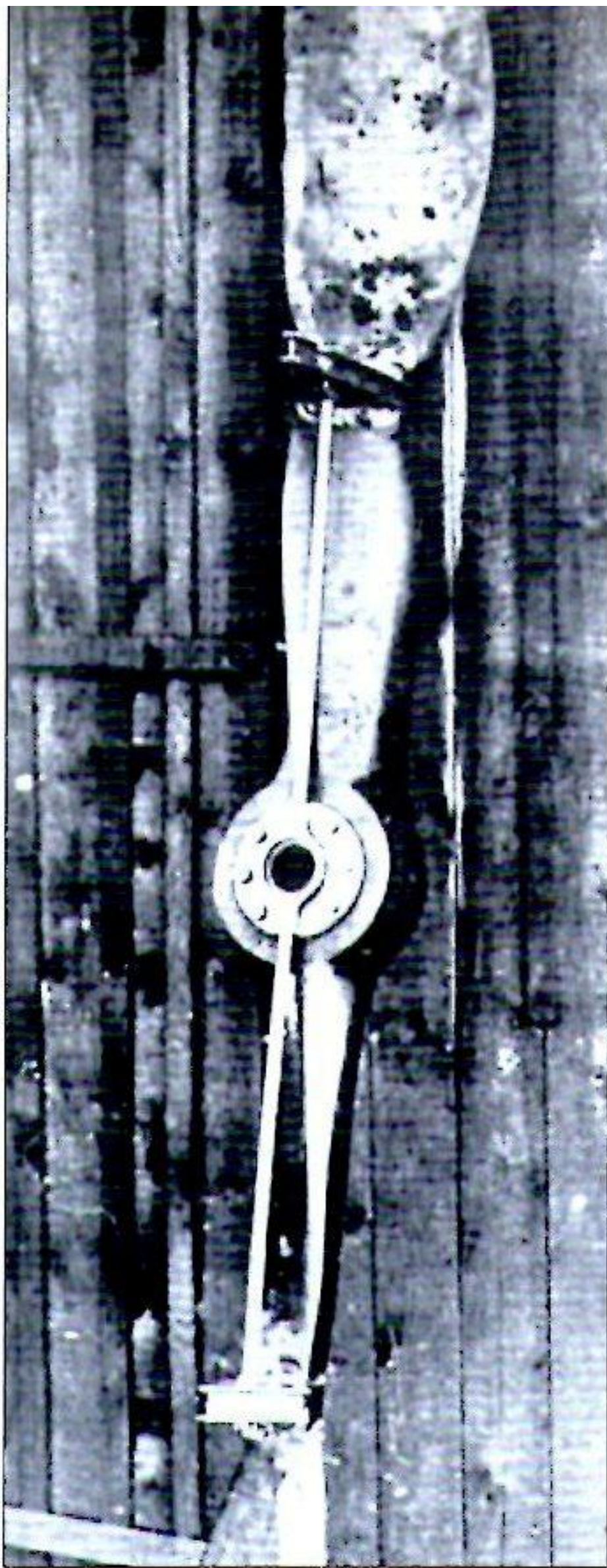
Cuando el aparato se posó en el suelo, Nésterov fue castigado con un arresto de 10 días por poner en peligro una propiedad del gobierno ruso.

Doce días después otro piloto militar, el francés Adolphe Pégoud, logró reproducir la hazaña y recibió los parabienes oficiales. Entonces a Nésterov le fue borrado el arresto de su expediente, fue ascendido a capitán y se le concedió una medalla.

Pégoud fue el primero en lanzarse desde un avión en paracaídas. Más tarde este atrevido piloto tuvo un final increíble. Un alemán, al que él mismo había enseñado a pilotar antes de la guerra, derribó su aparato y le causó la muerte.



El dibujo reproduce la hazaña de Piotr Nésterov que se lanzó con su aparato sobre un avión enemigo para derribarlo.



En la hélice con deflector del Morane Saulnier de Roland Garros se pueden ver los dos deflectores que evitaban que las balas de la propia ametralladora la dañasen.

ranking personal porque las normas de control de victorias exigen que el piloto sobreviva a la acción.

Tres años más tarde se produjo una situación parecida, que tuvo como protagonista al piloto chileno Arturo Dell'Oro, que formaba parte

de una escuadrilla aliada que luchaba en el frente italiano. Dell'Oro, a los mandos de un biplano Nieuport, volaba sobre la población de Belluno, al norte de Venecia, cuando se dio cuenta de la presencia de un aparato biplaza austriaco que se encontraba realizando tareas de observación. El chileno se lanzó en persecución del aparato y cuando fue a dispararle su ametralladora quedó atascada. Entonces Dell'Oro se lanzó en picado sobre el aparato enemigo, acertándole de lleno. Los dos aviones quedaron envueltos en llamas e inmediatamente cayeron sobre tierra.

La captura de Roland Garros

La innovación técnica, como ya hemos avanzado, mantiene una espiral incesante a lo largo de la guerra. Mucho más en el caso de la aviación, que partía de una situación totalmente primitiva y subdesarrollada.

Un día de abril de 1915, Roland Garros, piloto francés famoso en aquella época por haber sido el primero en cruzar el mar Mediterráneo en avión, cruzaba ahora territorio enemigo vestido con su uniforme de subteniente, a los mandos de un Morane-Saulnier. Pero, de forma inesperada, fue alcanzado por fuego enemigo disparado desde tierra y se vio forzado a aterrizar detrás de las líneas alemanas.

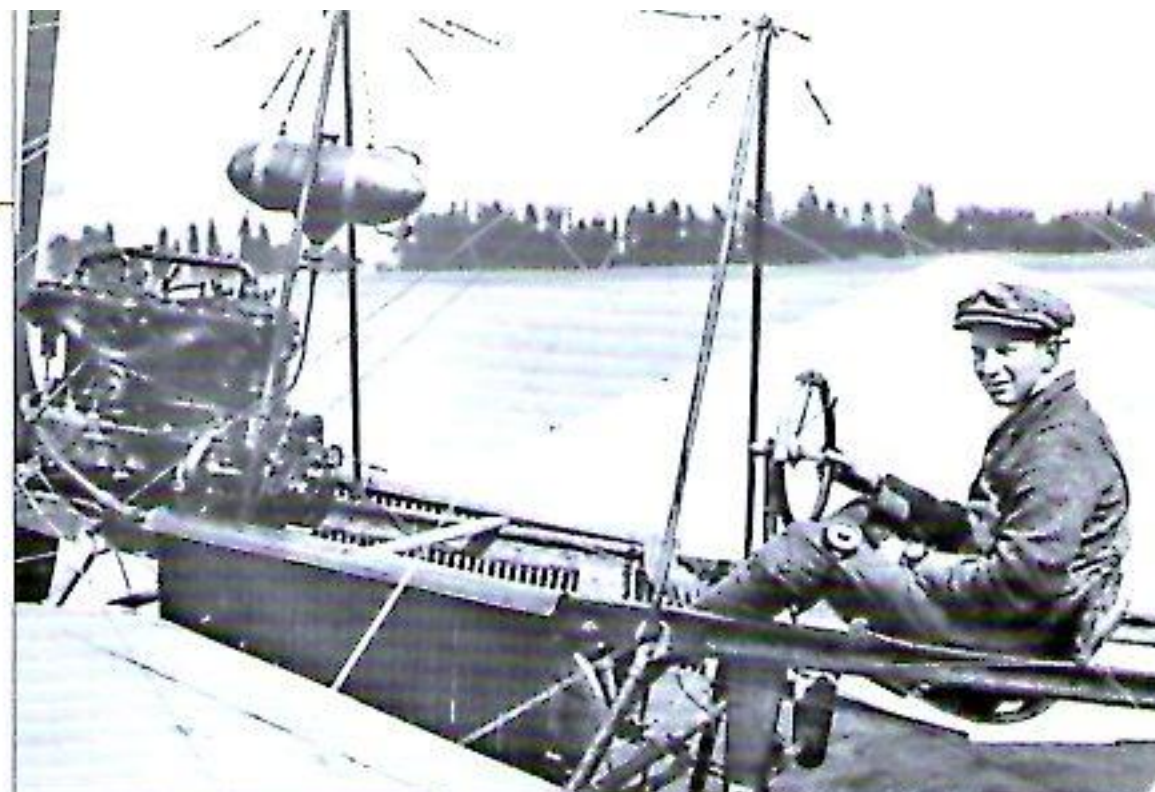
Una vez en el suelo fue capturado inmediatamente sin tener tiempo de

prender fuego al aparato y su novedoso sistema de disparar a través de la hélice, con lo que los alemanes tuvieron en sus manos el invento.

Disparos a través de la hélice

Los expertos germanos examinaron sorprendidos el aparato. Había algo que no les cuadraba. El monoplaza Morane-Saulnier de Garros no tenía la ametralladora colocada sobre el piloto, sino delante suyo. Lo nunca visto: la ametralladora del francés disparaba a través de la hélice.

Los fascinados alemanes se preguntaron qué complicado sistema técnico permitía que las balas pasaran a través de la hélice en movimiento sin tocarla.



Anthony Fokker, a los mandos del 'Spin' inventado por él. Foto: Nationaal Archief.

Pero la solución era muy simple. No existía ningún sofisticado artificio que seleccionara el pase de las balas. Simplemente, en la parte de la hélice que estaba a la altura de la boca de la ametralladora iban colocadas unas cuñas de acero y las balas que chocaban contra ellas salían rebotadas.

Con este sistema, inventado por él mismo, Garros derribó a tres enemi-

Los protagonistas

Roland Garros, el piloto que bautizó a un torneo de tenis

No son muchos los que saben que Roland Garros no es el nombre de un gran jugador de la historia del tenis. Realmente jugaba cuando era estudiante, por eso le dieron su nombre al estadio, pero jamás fue un jugador famoso. Él era un aviador aventurero que disputó la carrera París-Madrid y la París-Londres-París y estableció un récord mundial de altura con 5.610 metros. Se hizo famoso por ser el primero en atravesar el Mediterráneo en avión (de Fréjus, Francia, a Bizerta, Túnez). Incorporado al ejército al empezar la guerra, Garros fue el primero en derribar un aparato enemigo disparando a través de la hélice. Hecho prisionero pasó tres años en Alemania. Reincorporado al ejército fue derribado y muerto un día antes de cumplir los 30 años. En total logró cuatro victorias.



Roland Garros logró derribar a cuatro aviones enemigos. Foto: Agence Meurisse.

gos. El artilugio, al que denominaba *mecanismo deflector*, tenía dos problemas. Uno, el desperdicio de balas. Otro, la posibilidad de que uno de los proyectiles rebotados pudiera dañar al propio aparato. Roland Garros pasó tres años en un campo de prisioneros hasta que pudo escapar y volver al servicio.

Fokker, un chico de 20 años que construye un avión

A partir del descubrimiento de la existencia del mecanismo deflector, los alemanes decidieron no copiar el sistema sino encontrar uno mejor. Se pusieron inmediatamente a investigar de qué manera podían superar aquella solución tan simple como limitada.

En aquel entonces vivía en Alema-

nia un joven holandés que con solo 20 años había construido su primer avión, al que llamó *Spin*, que significa araña en holandés, por la gran cantidad de tensores y cables que llevaba y que parecían formar una auténtica tela de araña. Se llamaba Anthony Fokker, y logró que su *Spin* llegara a realizar algunos saltos. El aparato acabó, pilotado por un amigo de Fokker, empotrado contra un árbol. Pero con el *Spin II* tuvo más suerte y consiguió que pudiera volar.

Con 21 años Fokker creó en Alemania una compañía de construcción de aviones, Fokker Aeroplanbau. De esta factoría salieron modelos para la Luftstreitkräfte, la fuerza aérea del Ejército de Alemania, como el Fokker

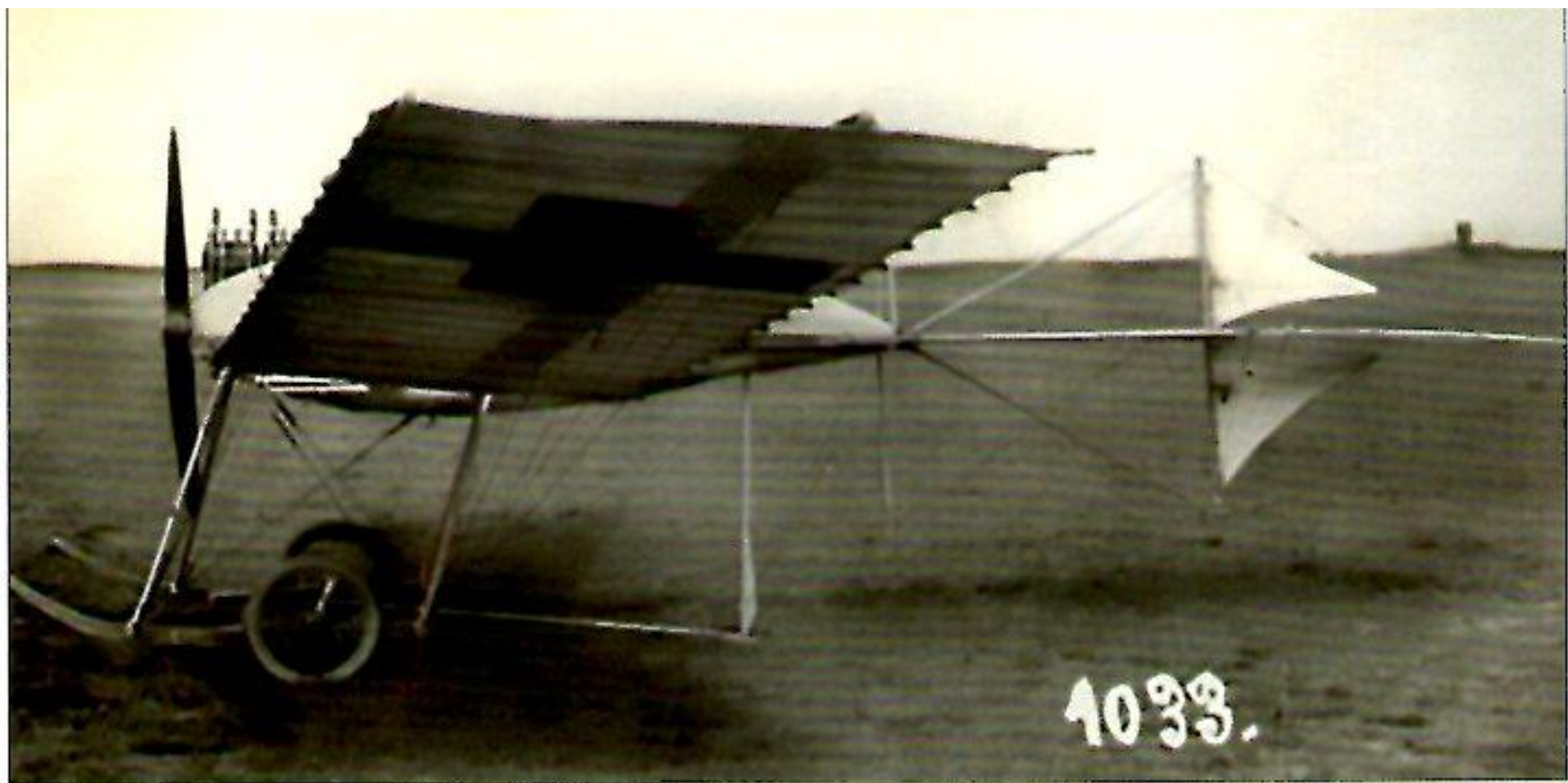


Los protagonistas

Anthony Fokker, el niño prodigio de los aviones

Fokker fue el típico alumno que en vez de estudiar se pasaba el día montando aparatos e inventando ingenios. Su fijación era inventar una rueda que no sufriera pinchazos. Su padre lo mandó a formarse como mecánico, pero su pasión era la aviación. Aparte de conseguir volar con un avión construido por él mismo a los 20 años, Fokker montó una empresa de la que salieron 700 aviones destinados a la guerra. Los más famosos fueron el Fokker Eindecker y el Fokker Dr.I, el triplano que popularizó el Barón Rojo. Tras la guerra regresó a Holanda donde montó una nueva fábrica de aviones.

Fokker fue un notable inventor de aviones y también un buen piloto. Foto: Bain News Service.



Fokker bautizó el aparato que había creado con el nombre de 'Spin', que significa araña en holandés, por el gran número de cables y tensores que tenía. Foto: Nationaal Archief.

Eindecker y el Fokker Dr.I, el triplano que se hizo famoso cuando lo pilotó el as de la aviación alemana Manfred von Richthofen, el Barón Rojo.

El problema de cómo hacer pasar las balas por en medio de la hélice se le planteó también al brillante Fokker. En aquel momento su factoría llevaba

medio año investigando precisamente cómo resolver este problema. Finalmente la empresa desarrolló un sistema que sincronizaba el motor con el mecanismo de disparo de la ametralladora por medio de un engranaje interruptor que evitaba el disparo cuando la hélice cruzaba por delante.

Nesterov, un acróbata metido a piloto de guerra

Pyotr Nesterov encabeza una serie de aviadores que se especializaron en hacer acrobacias aéreas y después lucharon como pilotos de guerra. El hombre que se empeñó en demostrar que en el aire un avión podía dar una vuelta en vertical, fue también el primero en derribar un avión y el primero en embestir a otro avión en el aire, aunque esta hazaña le costó la vida. Posiblemente lo que Nesterov intentaba hacer era derribar al otro avión dándole un golpe, pero la maniobra no le salió bien y no pudo evitar morir junto con su víctima. En 1973 un asteroide fue bautizado con su nombre.

Pyotr Nesterov tiene en su poder dos hitos: haber hecho el primer 'loop' y la primera embestida en el aire.





El Fokker Dr I triplano, con tres alas, se hizo famoso cuando lo pilotó el Barón Rojo. En este aparato fue derribado.

Este sistema había sido patentado ya en 1913 por el ingeniero suizo Franz Schneider, por lo que se cree que el equipo de Fokker tuvo conocimiento de la idea y la copió mejorándola. Al final de la guerra, Schneider y la empresa alemana para

la que trabajaba, LVG, denunciaron a Fokker en los tribunales por copiarles la patente.

Fokker pierde y no paga

El juez dio la razón a Schneider y a su compañía. Pero Fokker, que por aquel entonces ya se encontraba viviendo en Estados Unidos, se negó a pagar.

Cuando los aviones de combate alemanes incorporaron el sincronizador adquirieron una gran superioridad sobre los aliados que duró hasta que estos adoptaron un mecanismo similar.

Además los aliados pudieron con-



Adolphe Pégoud fue primero especialista en exhibiciones aeronáuticas y después piloto de guerra.

Los protagonistas

Pégoud, el primero que saltó en paracaídas

Adolphe Pégoud era un hijo de agricultores que abandonó el terruño en busca de aventuras en el cielo. Tras estar cinco años en el Ejército Francés en el norte de África se convirtió en piloto de pruebas y se especializó en hacer exhibiciones aéreas. Fue el primero en volar cabeza abajo y en saltar en paracaídas. Hizo actuaciones en toda Europa y cuando estaba a punto de hacerlo en Estados Unidos estalló la guerra y volvió al ejército. Logró seis victorias y le derribó un piloto alemán, Otto Kandulski, que había sido su alumno antes de la guerra. El mismo que le abatió lanzó sobre las líneas francesas una corona de flores con un lazo y una inscripción: "A Pégoud, muerto como un héroe por su patria". Tenía 26 años.

seguir una ventaja sobre los aparatos alemanes gracias al modelo Nieuport II, que con una velocidad punta de casi 160 km/hora les permitió imponerse en el cielo de Verdún e iniciar una época de predominio aéreo en los campos de batalla.

La aparición de los ases acaba con los combates individuales

Hasta este momento habían predominado las acciones individuales y los combates personales entre los pilotos, enfrentamientos que algunos han comparado con los torneos medievales de caballeros con una lanza.

Pero entonces los alemanes introdujeron un nuevo modelo de combate aéreo.

Se trataba de organizar equipos, al mando de un destacado veterano, al que se denominaba el as. En la práctica este sistema significó el combate de todos los aparatos de una escuadrilla contra todos los de otra, bajo una dirección.

Estas escuadrillas se movían de una parte a otra del frente, según las necesidades de actuación en cada momento, instalándose en grandes tiendas en campamentos improvisados. Esta especie de carpas, junto



Los ingleses manejaban como nadie la propaganda. En esta imagen se ve la exhibición pública por el centro de Londres de un Albatros D.III capturado a los alemanes. Foto: Thomas Frederick Scales.



La vida del piloto en los aeródromos improvisados, como este con una formación de Albatros, no era en absoluto lúgubre, pese a la cercanía constante de la muerte. Los pilotos disfrutaban cada día como si fuera a ser el último de su vida.

con el colorido con el que iban pintados los aparatos, hizo que a estas escuadrillas se les diera el nombre de circo.

La vida del piloto

La vida de los pilotos en las escuadrillas solía durar entre tres y seis semanas de media. La esperanza de vida estaba calculada en 17,5 horas de vuelo. En la fuerza aérea francesa murieron 2.000 pilotos solo en los entrenamientos.

Esta proximidad de la muerte no generaba, en absoluto, un ambiente lúgubre y siniestro en las carpas del circo, sino todo lo contrario. Al final de la jornada los supervivientes solían

encontrarse en la cantina del campamento donde comentaban y discutían las acciones del día, anotaban en una pizarra las victorias que cada uno había conseguido y bebían alcohol, a menudo en exceso. Se cuenta de algunos que a veces llegaban a perder el conocimiento por culpa de la bebida a pesar de que al día siguiente les tocaría volver a ponerse a los mandos de un aparato.

Para tratar de olvidar la cercanía de la muerte se lanzaban a disfrutar y exprimir la vida al máximo. Aquel día que acababa podía ser, fácilmente, el penúltimo y no estaban dispuestos, por nada del mundo, a dejar de apurarlo al máximo. ■

Barón Rojo, el caballero del aire

El piloto alemán se convierte en un mito al derribar 80 aviones enemigos en tan solo 58 vuelos

El Barón Rojo es el gran mito del combate en el aire no solo de esta guerra, sino de la historia de la aviación. El piloto alemán logra derribar 80 aviones, más que ningún otro piloto, en tan solo 56 misiones. Se cree que contando los aviones derribados que no le fueron reconocidos llegó al centenar de victorias.

Es el prototipo de una guerra aérea que en aquel momento se realiza como un combate entre caballeros. Como un torneo medieval entre hombres de honor que respetan a su enemigo y le honran en la victoria o en la derrota.

Manfred von Richthofen empieza la guerra como soldado de caballería. Al desaparecer los

regimientos a caballo se le destina a infantería. Pero la vida en la trinchera le resulta mortalmente aburrida y pide el reciclaje como piloto.

Inicialmente está destinado en el Frente Ruso como observador aéreo. Pero pronto es trasladado a un escuadrón

de caza en Francia. Al principio da la impresión de no tener aptitudes para el pilotaje. Incluso estrella el primer aparato que pilota.

Las copas de plata

Pero cuando entra en combate todo cambia. En su bautismo de fuego, en septiembre de 1916, derriba un *Farman* francés.

Tras su primera victoria confirmada, Richthofen se hace gravar en una joyería de Berlín una copa de plata con la fecha y el tipo



El Barón Rojo luce sobre el pecho la distinción 'Pour le Mérite', también llamada 'Blue Max', la más alta distinción del Ejército Alemán en aquel momento. Foto: C. J. von Dühren.



El Ejército Alemán edita postales del Barón Rojo como medio de propaganda y para aumentar la leyenda del piloto. Foto: Nicola Perscheid.

de avión derribado. Después mantiene esta costumbre hasta su victoria número 60, cuando la escasez de plata por culpa de la guerra hace imposible disponer de nuevas remesas de este mineral precioso para hacer trofeos.

En noviembre de 1916, el Barón Rojo, a los mandos de un *Albatros D.II*,

se enfrenta al más famoso de sus adversarios, el mayor Lanoe Hawker, que pilota un D.H.2. El combate mano a mano tiene lugar sobre la línea del frente, cerca de Achiet-le-Grand. Los dos aviones se persiguen. Multiplican el número de sus ráfagas. Richthofen llega a realizar 900 disparos. El viento del oeste lleva a los dos aparatos sobre territorio alemán. Por este motivo o porque se está quedando sin gasolina, Hawker escapa hacia sus propias líneas y es alcanzado en la cabeza por una bala de Richthofen. Es su victoria número 11.

Pinta el Albatros de color rojo

En enero de 1917 Richthofen recibe la más alta distinción del Ejército Alemán, denominada *Pour le Mérite*. Después asume el mando del escuadrón de caza *Jasta 11*, que incluye a algunos de los mejores pilotos alemanes.

Entonces decide pintar su *Albatros* de color rojo

para que sus rivales puedan reconocerle. Pero antes debe conseguir la autorización de sus superiores, cosa que no parece nada fácil porque supone romper la uniformidad de todos los aviones.

Después de muchas dudas, el Alto Mando Alemán acepta la iniciativa. Entonces empieza a ser conocido como el Barón

Rojo. Otros miembros de la escuadrilla le imitan y pintan sus aparatos de distintos colores, con lo que la escuadrilla pasa a ser conocida como el Circo Volante por su colorido y su movilidad de una parte a otra del frente.

El día de las cuatro victorias

Abril de 1917 es muy productivo para la fama del Barón Rojo porque derriba 22 aparatos británicos, cuatro de ellos en un solo día.

Él recomienda siempre a sus compañeros que apunten al piloto y no lo pierdan de vista. Si el aparato es un biplaza, que se olviden del piloto y

vayan primero a eliminar al que maneja la ametralladora.

El 6 de julio de 1917, durante un combate aéreo, un disparo del capitán británico Donald Cunnell le produce una herida en la cabeza que le deja temporalmente casi ciego en pleno vuelo. Pero logra recuperar la visión y realiza un aterrizaje de emergencia en un campo en territorio alemán. Cunnell muere en combate seis días después.

El Barón es sometido a varias intervenciones quirúrgicas para extraerle esquirlas de hueso en el cerebro. Pero a los pocos días ya circula por la base con un enorme vendaje alrededor de la cabeza.



Richthofen posa desde dentro de su avión con los miembros de su grupo de combate denominado Jasta 11.



Tras ser alcanzado por una bala disparada desde tierra el Barón Rojo cae en un campo cerca del río Somme. Muere en el aparato antes de poder ser rescatado. Pintura: A. Henry Fullwood.

Sin tiempo para recuperarse, y en contra de la opinión de los doctores, vuelve a volar 19 días después de ser herido.

Con el aparato de tres alas

En esta época usa el avión de tres alas que le hizo famoso, el Fokker Dr.I triplano. Pero parece ser que sufre dolores de cabeza y náuseas después de volar, y se ve obligado a hacer un mes y medio de convalecencia.

Durante el descanso escribe su autobiografía, supervisada por los servicios de propaganda del ejército. El libro tiene una buena acogida entre el público, que ya le tiene como un héroe. Pero Richthofen posteriormente rechaza la versión publicada porque le muestra “demasiado arrogante”.

- Yo ya no soy esta persona -declara.

Pero aumenta su fama entre la población alemana, que le mitifica con el apoyo de la propaganda oficial que imprime postales con su imagen y difunde leyendas como que los británicos han formado una escuadrilla con la única finalidad de derribarlo.

Él teme realmente que, aunque no existan escuadrillas enemigas especializadas en perseguirlo, lo derriben cualquier día y esto sea una causa de desmoralización para la población que ahora lo idolatra y lo cree invencible.

Soldados australianos contemplan la cola del Fokker Dr.I triplano que pilotaba el Barón Rojo y que uno de ellos ha derribado.

Después de la convalecencia vuelve a pilotar, pero realmente ya no es la misma persona. Se ha vuelto cerrado y pensativo, poco comunicativo con sus compañeros.

Con el aparato de tres alas logra 19 victorias.

El día fatal

El Barón Rojo, como muchos pilotos, tiene una mascota. Se llama Moritz y es un perro dogo alemán que le acompaña a todas parte y juega con él.

Le fotografian jugando con el animal el 21 de abril de 1918. Como buen temerario que es, no cree en la leyenda según la cual los pilotos que se hacen fotos antes de volar no regresan.

Este día de primavera amanece claro y radiante. No se ve una nube en el firmamento. Richthofen, en su Fokker Dr.I triplano, se acerca al río Somme, ve un avión enemigo y se lanza a perseguirlo. Es un Sopwith Camel pilotado por un novato piloto canadiense. Pero, mientras empieza la persecución, el Barón es visto por otro aparato también pilotado por un canadiense, que se lanza en picado

Sigue en la página 28



La primera victoria

“Disparé, rompí su motor y grité de alegría”

Manfred von Richthofen explicó así su primer día de combate. “Mi inglés se retorció y giraba, yendo en zig-zag. Yo estaba animado por un solo pensamiento: “El hombre que tengo enfrente debe ser derribado, pase lo que pase”. Al final llegó un momento favorable. Al parecer, mi oponente me había perdido de vista. En vez de dar vueltas, volaba recto. En una fracción de segundo yo estaba a su espalda con mi aparato. Hice una corta serie de disparos con la ametralladora. Me había acercado tanto que tuve miedo de chocar con él.

De repente casi grité de alegría cuando vi que la hélice del aparato de mi enemigo había dejado de dar vueltas. Había hecho pedazos su motor; el enemigo se vio obligado a aterrizar, sin poder llegar a sus líneas. El aparato se balanceaba curiosamente hacia adelante y hacia atrás.

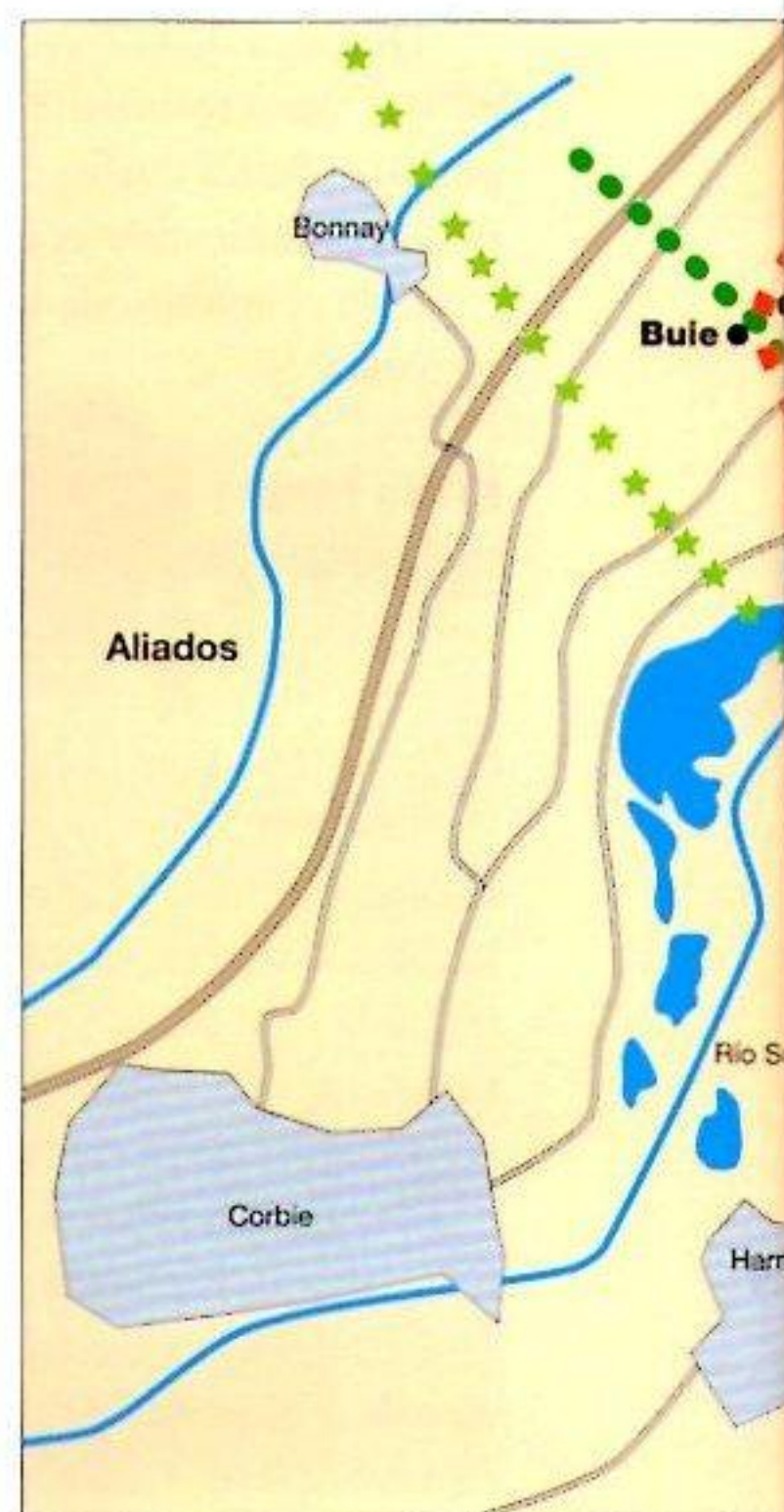
Probablemente algo le había pasado al piloto. El observador ya no estaba. El puesto de la ametralladora parecía desierto. Obviamente le había dado al observador y había caído de su asiento.

El inglés había aterrizado junto al campo de vuelo de uno de nuestros escuadrones. Yo estaba tan excitado que también aterricé y mi entusiasmo era tan grande que casi destrozo mi máquina. Corrí hacia el aparato inglés. Al llegar descubrí que mi apreciación era correcta. Le había destrozado su motor. Rendi homenaje al enemigo caído colocando una piedra en su hermosa tumba”.

¿Quién derribó al Barón Rojo?

Cien años después aún hay dudas sobre el autor del disparo fatal

Casi cien años después de que el avión de Manfred von Richthofen, el Barón Rojo, fuera derribado, el 21 de abril de 1918, aún hay dudas sobre el autor del disparo que le alcanzó y provocó su muerte. Al principio los canadienses atribuyeron la victoria a su piloto Roy Brown, que vio como Richthofen perseguía al avión de Wilfred May, se le acercó por detrás en su Sopwith Camel y le disparó. Sin embargo, los estudios posteriores sobre la trayectoria de la bala cuestionaron la autoría del aviador porque la bala le atravesó el pecho de abajo arriba. Por tanto, parece más creíble que se le disparara desde el suelo. Sobre el terreno se encontraba un regimiento australiano en el que tres de sus hombres, Snowy Evans, Robert Buie y Cedric Popkin dispararon sus ametralladoras al triplano del Barón desde posiciones distintas. Evans se encontraba con un buen ángulo a la derecha del triplano. Buie estaba ligeramente a la izquierda de la trayectoria del avión por lo cual parece que no pudo ser el autor ya que la bala le penetró por la derecha. Popkin disparó desde la derecha, pero desde muy atrás. Según estas consideraciones el autor más probable del derribo del Barón Rojo es Evans.



Los cuatro cuadros de la derecha muestran la posición desde la que dispararon los posibles autores del derribo.

- Brown. Autor muy improbable.

Dispara desde su avión por la derecha y desde su misma altura.

- Evans. Autor muy probable.

Dispara desde tierra ligeramente por la derecha y desde abajo.

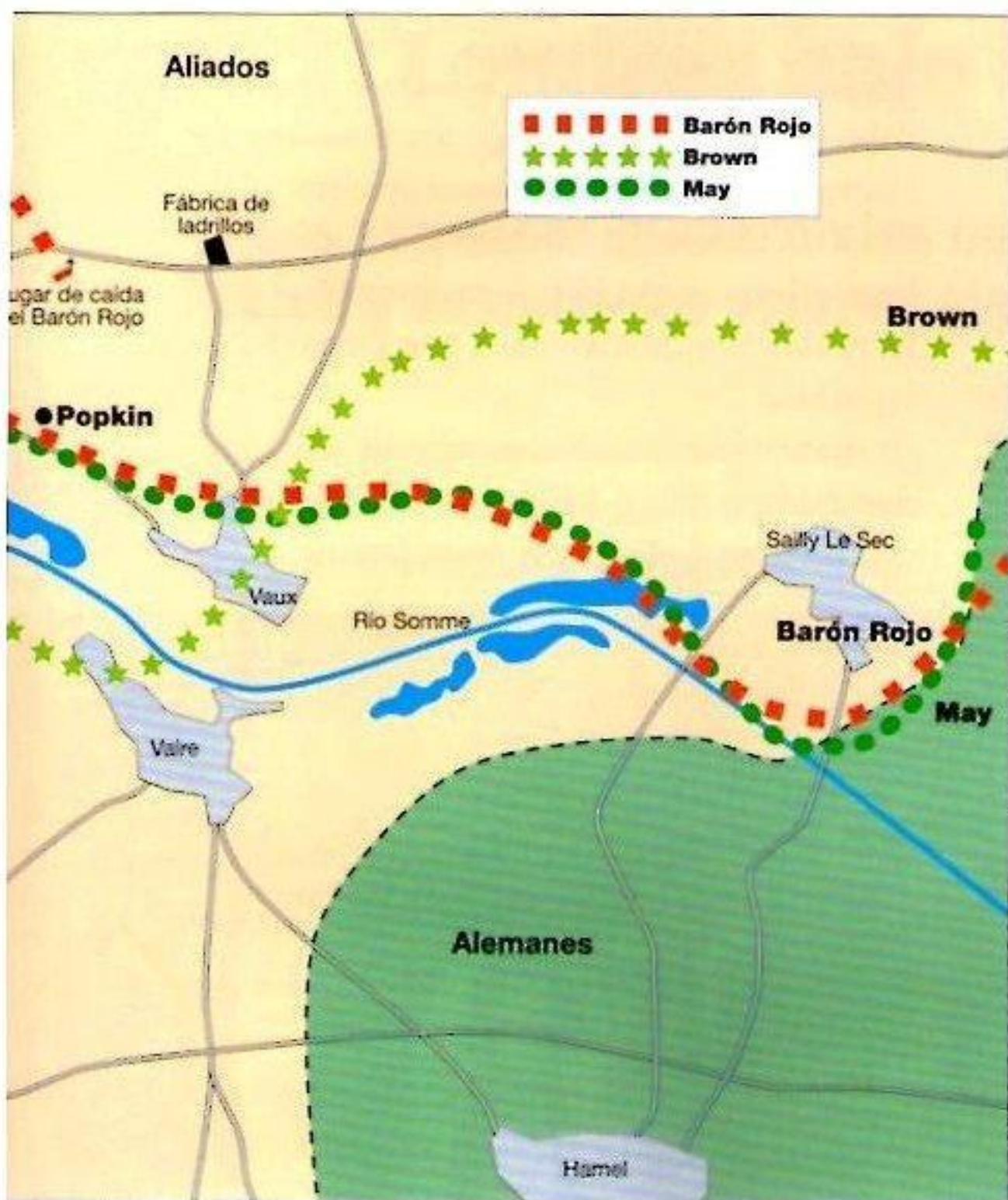
- Buie. Autor improbable.

Dispara desde tierra por la izquierda y desde abajo.

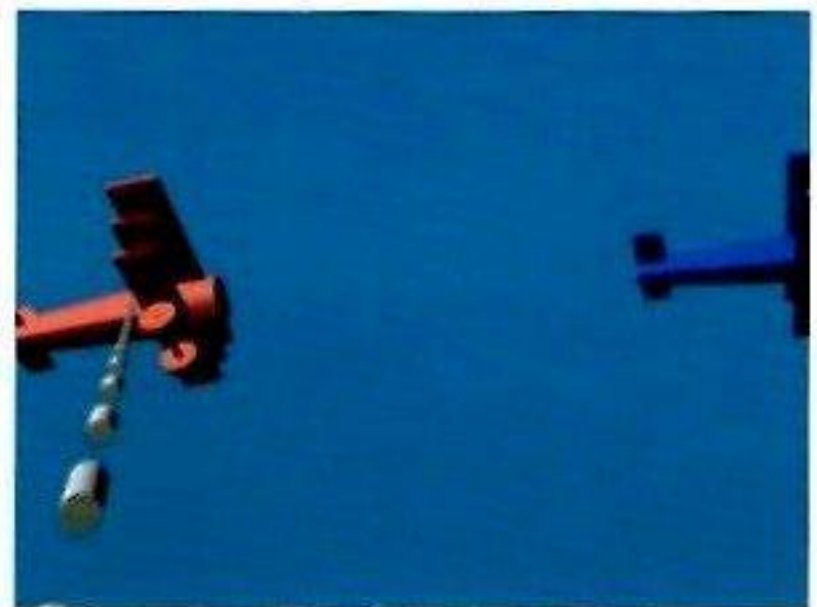
- Popkin. Autor poco probable.

Dispara desde tierra ligeramente desde la derecha y desde abajo.

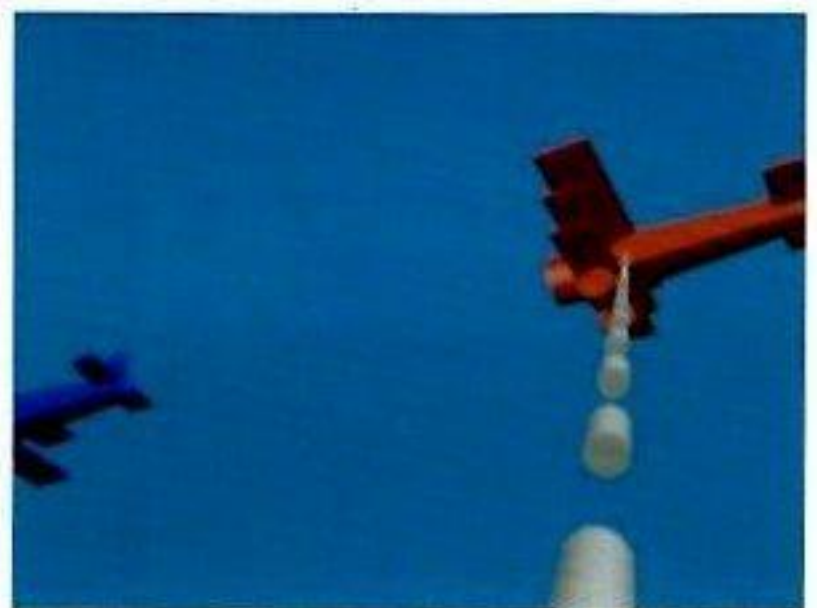




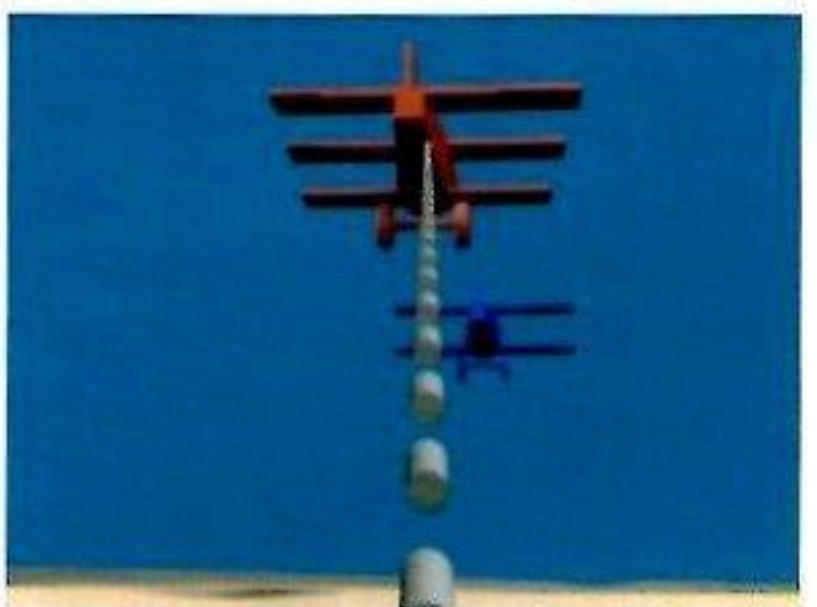
Brown. Autor muy improbable



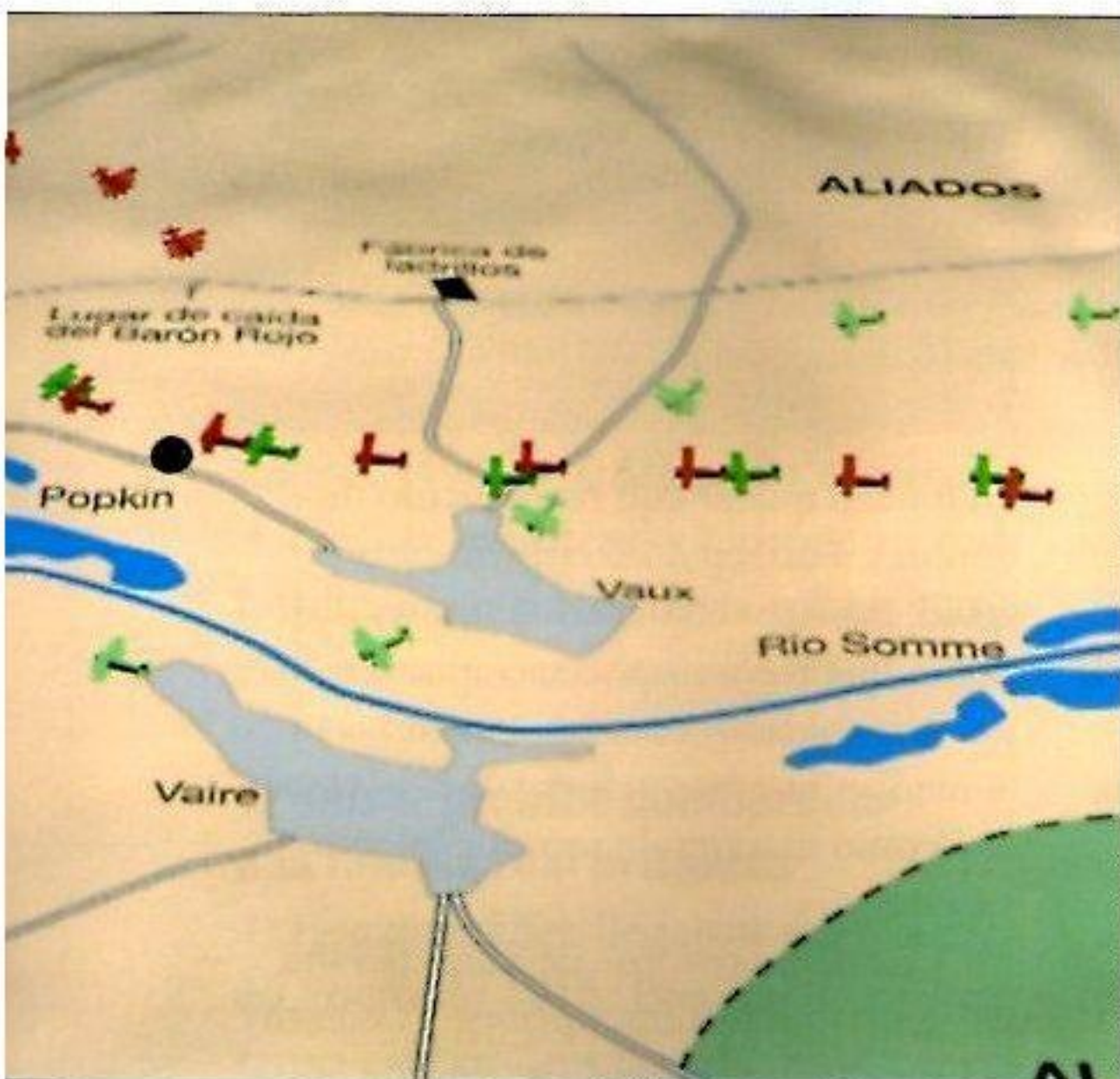
Evans. Autor muy probable



Buie. Autor improbable



Popkin. Autor poco probable



Viene de la página 25

disparando al Fokker Dr.I de Richthofen. Se encuentran sobre Vaux-sur-Somme.

Alcanzado desde el suelo

El Barón salva el envite y reemprende la persecución. Entonces una bala de 7,7 mm., de fabricación inglesa, penetra en su cuerpo por el costado derecho y sale a la altura del pecho izquierdo. El piloto está herido de muerte, pero aún logra hacer un complicado aterrizaje de emergencia que deja el Fokker con el morro empotrado en el suelo y la cola elevada, ante la fábrica de ladrillos Sainte Colette, en Corbie.

Varios expertos creen que el pilotaje del Barón Rojo en su último vuelo no respondía a sus características habituales y tomó más riesgos de los habituales. Consideran que pudo deberse a las secuelas de su herida en el cerebro o a la acumulación de estrés de combate.

Tras la muerte del mítico piloto se inició una increíble polémica sobre quién había conseguido abatirlo. Las fuerza aérea británica, la RAF, atribuyó el derribo a Arthur Roy Brown, el piloto canadiense que vino en auxilio de su compañero perseguido por Richthofen. Pero esta versión no es creíble porque Brown le disparó por detrás y desde una posición elevada. Además el Barón no habría podido seguir la persecución si hubiera estado mortalmente herido.

Lo que es seguro es que el disparo que le alcanzó partió de tierra, por lo que debe ser atribuido a uno de los tiradores australianos que dispararon al aparato desde su derecha. Entre estos, al menos cuatro reclamaron la autoría que no ha podido ser determinada con plena seguridad.

Las tropas canadienses que lo habían derribado trataron sus restos mortales con un gran respeto y le organizaron



Soldados australianos presentan armas al paso del féretro de su enemigo el Barón Rojo, cubierto de flores. Foto: John Alexander.

un funeral militar con rendimiento de honores. Fue sepultado dentro de un ataúd, cubierto con cuatro coronas de flores, que fue transportado a hombros por seis soldados enemigos mientras otros le rendían honores y disparaban salvas al aire como muestra de reconocimiento a su valor.

Una de las coronas de flores llevaba una cinta con una inscripción: "A nuestro galán y digno enemigo". ■

Londres bajo las bombas

Los zeppelinos iniciaron los bombardeos a la población civil y después los aviones gigantes Gotha continuaron

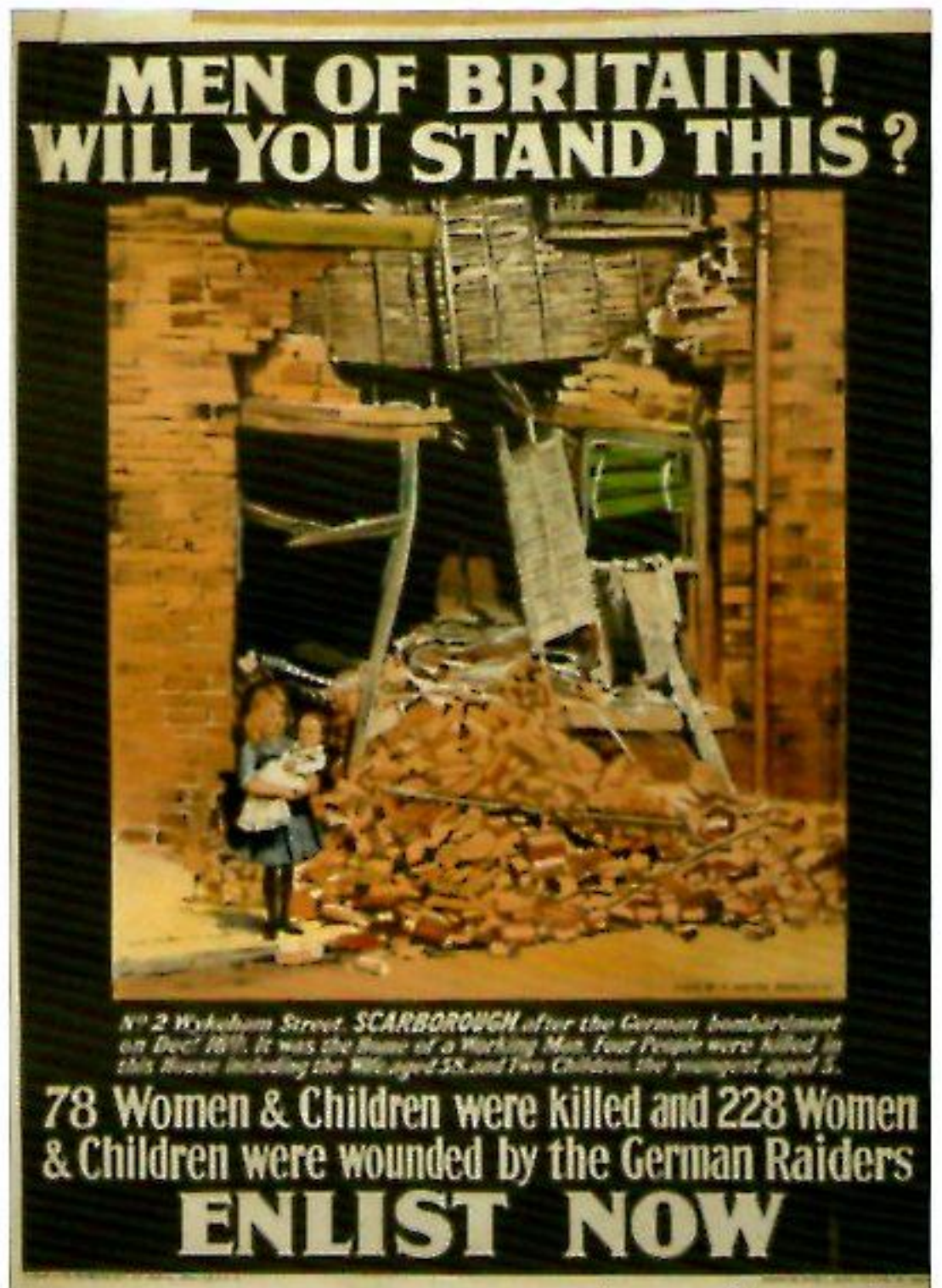
Los progresos que había experimentado la aviación en los primeros meses de la guerra, en especial el aumento de la distancia que podía recorrer un aparato sin repostar, permitió plantear una gran perversidad: llevar la guerra a las ciudades.

Los primeros ataques de este tipo los llevaron a cabo los zeppelinos alemanes. Lieja, en Bélgica, fue la primera ciudad en sufrir un bombardeo aéreo. El zeppelin Z VI lanzó 13 bombas y mató a un elevado número de personas el 6 de agosto de 1914, al inicio de la guerra.

Debido al peso de las bombas el aparato tuvo que volar a baja altura hasta descargar la munición. Después intentó ascender con rapidez pero los disparos de la infantería belga le hicieron miles de agujeros en el depósito de gas. Pero el Z VI pudo regresar a Alemania, perdiendo hidrógeno y altitud poco a poco, hasta tomar tierra en un bosque cerca de Bonn.

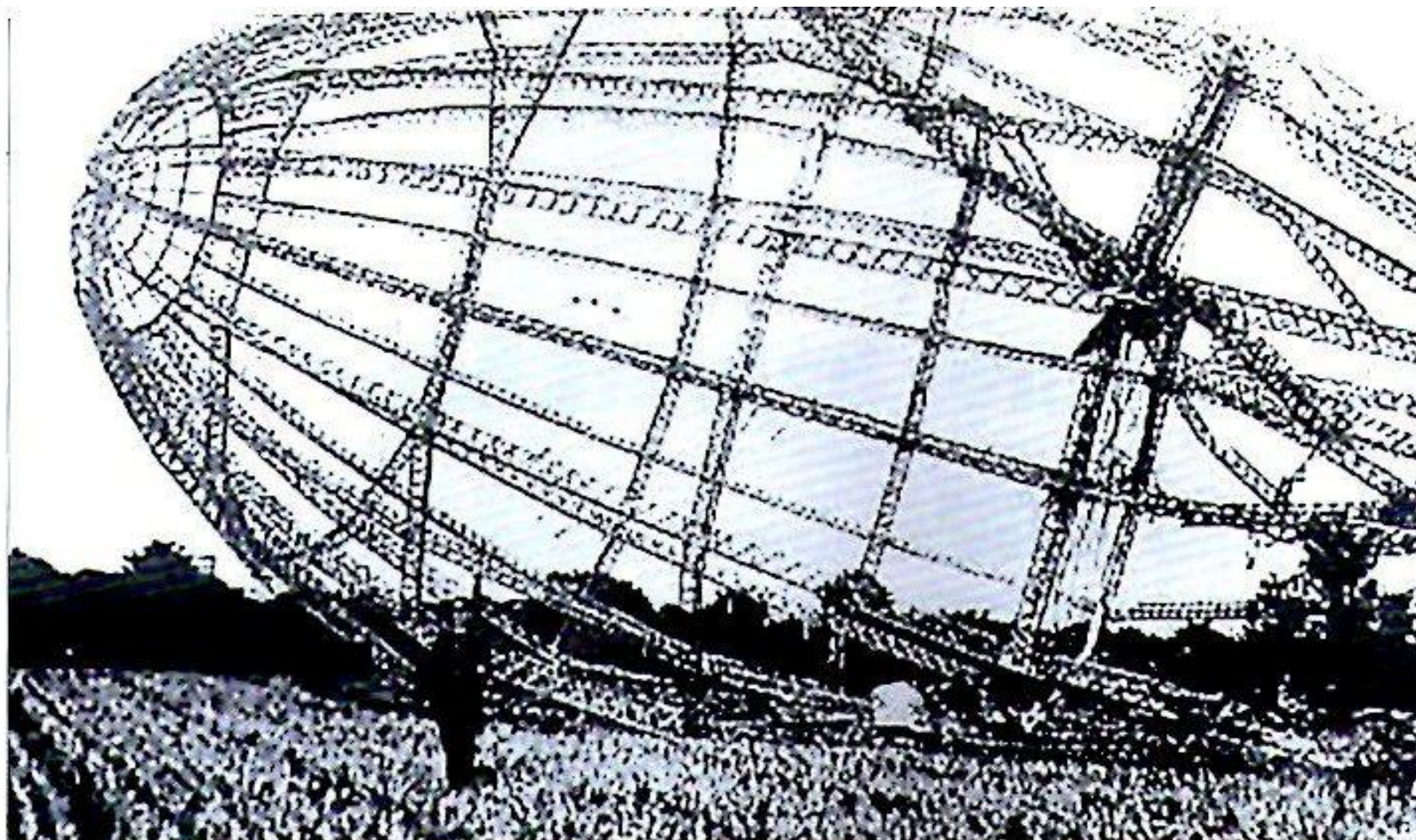
El Káiser prohíbe bombardear a la familia real británica

Los zeppelinos llegaron a Inglaterra en enero de 1915. Pero no se presentaron en Londres por decisión expre-



Los alemanes se ensañaron atacando Londres y otras zonas británicas para hundir la moral de la población. Diseño: Johnson, Riddle & Co., Ltd.

sa del káiser Guillermo II que quería preservar las propiedades y las vidas de sus parientes, la familia real inglesa. El L3 y el L4 alcanzaron Norfolk, la parte más oriental de la isla de Gran Bretaña, donde dejaron caer sus bom-



La mejora de las defensas antiaéreas británicas consiguieron derribar alguno de los zepelines que se habían convertido en una pesadilla para la población civil.

bas sobre tres poblaciones. Murieron algunas personas y varias casas quedaron destruidas, pero el daño más grave que causó el ataque fue el de sembrar el pánico entre la población civil, hasta entonces acostumbrada a la idea de que la guerra era algo que ocurría al otro lado del canal, a muchos kilómetros de distancia. Con la moral por los suelos, los vecinos empezaron a creer que después del ataque aéreo iba a llegar una invasión alemana.

Unos meses después del primer ataque a suelo británico, el Káiser, presionado por sus generales, autorizó que se pudiera bombardear la capital británica, pero solo al este de la Torre de Londres. Es decir, que se evitaran daños a la familia real y sus palacios.

Los primeros intentos de llegar a Londres resultaron infructuosos debido a las condiciones climatológicas, poniendo de manifiesto las debilidades del zepelín como arma militar.

El primer ataque de un zepelín

contra Londres ocurrió en mayo de 1915. Una sola nave sobrevoló la ciudad lanzando bombas incendiarias y bombas de mano y pudo regresar tranquilamente al continente dejando tras de sí siete muertos y 40 heridos.

El zepelín provoca terror

Aunque los daños humanos no habían sido muy grandes, el daño psicológico causado entre la población de Londres, que en aquel momento era la ciudad más grande del mundo, fue inmenso. La sola presencia de la enorme figura del zepelín, desplazándose silencioso sobre la noche de la ciudad, causaba ya un gran terror entre los ciudadanos.

Aquel año hubo 20 ataques aéreos sobre Gran Bretaña, que causaron 181 víctimas mortales. Tras las primeras muertes de menores, los zepelines pasaron a ser denominados *asesinos de niños*.

Los alemanes evitaban que estos

aparatos hicieran sus incursiones durante el día porque por su gran tamaño y la lentitud de su desplazamiento hubieran resultado muy vulnerables para las defensas enemigas, que a plena luz podían convertirlos fácilmente en el blanco de sus baterías antiaéreas y derribarlos desde tierra con pocos problemas.

Aeronaves derribadas

Las mejoras que se llevaron a cabo en las defensas antiaéreas, principalmente las de Londres, dieron resultados muy pronto, con la destrucción de varias naves aéreas. Para evitar ser



'El fin de los 'asesinos de niños' es el titular de este cartel propagandístico británico que muestra la caída de un zepelín envuelto en llamas.

La historia humana

¿Se puede perdonar a los 'asesinos de niños'?

El primer ataque de un zepelín sobre Londres mató a un niño de 3 años, entre otras personas. Otro ataque, poco después, acabó con la vida de cuatro niños más y dos personas mayores que estaban rezando junto a su cama.

Después de los primeros ataques, además de escenas de pánico y de horror, hubo también algún conato de venganza contra establecimientos de propietarios con apellido alemán. Pero no fue una actitud general, ni mucho menos.

Uno de los alemanes que bombardeaban a la indefensa población civil trató de justificar su actuación dejando caer en Londres, desde un zepelín, un hueso de jamón con un papel pegado en el que se podía leer:



Un grupo de niños es conducido al interior de un refugio antiaéreo.



En la góndola de los zepelines los tripulantes estaban a muy bajas temperaturas. Dibujo: Felix Schwormstädt.

alcanzados por los disparos los zepelines se veían obligados a ganar altitud.

Sin embargo, el hecho de volar a una altura mucho mayor hizo perder eficacia a estos aparatos, que desde una posición tan elevada, a menudo por encima de las nubes, perdían cual-

quier posibilidad de poder alcanzar con precisión los objetivos a los que dirigían sus proyectiles.

El primer piloto que derriba un zepelín

En junio de 1915, el aviador británico Reginald Warneford, a los mandos de un Morane-Saulnier, mantuvo un enfrentamiento aéreo con el zepelín alemán LZ 37, cerca de la ciudad de Gante (Bélgica).

Cuando el avión se acercó, desde el dirigible le dispararon fuego de ametralladora. Entonces el piloto maniobró para colocarse encima del globo y descargar sobre él las seis bombas de

La historia humana

“Un recuerdo de la Alemania que pasa hambre”. El soldado trataba de justificar su actuación por los problemas que causaba a Alemania el bloqueo aliado.

Náufragos sobre un zepelín

En enero de 1916 nueve zepelines atacaron el centro de Inglaterra causando 183 muertos y muchos heridos. En el camino de vuelta a casa, una de las aeronaves atacantes, el L19, se perdió en la niebla y fue a parar a Holanda, sobre la islas Frisias, donde fue atacado desde tierra y recibió un impacto. El disparo causó problemas en el motor, hasta el punto de que la nave quedó descontrolada y acabó cayendo en el mar del Norte.

Sin embargo, el zepelín no se hundió. Quedó flotando sobre las aguas, medio



El 'King Stephan' se acerca al zepelín naufragado, sobre el cual se encuentra la tripulación pidiendo auxilio. Dibujo: Algernon Black.

seis kilogramos que llevaba. Una de las bombas logró impactar y estallar sobre la gran nave aérea que, envuelta en llamas, se precipitó al vacío.

La onda expansiva de la explosión hizo que el aparato de Warneford saliera despedido por el aire, dando varias vueltas de campana y quedando panza arriba y con el motor parado. El piloto consiguió recuperar el control del avión y hacer un aterrizaje de emergencia en territorio enemigo. En poco más de media hora pudo reparar el aparato y escapar cuando ya estaba llegando una patrulla de caballería para apresarlo. El comandante en jefe del Ejército Francés,



El dibujo representa el momento en que una bomba destruye al LZ37 y el avión desde el que se ha lanzado el explosivo sale disparado por la onda expansiva.

el general Joffre, le condecoró con la Legión de Honor. Diez días más tarde el piloto sufrió la rotura de un



deshinchado. Los soldados consiguieron salir de la góndola, el espacio reservado a la tripulación, y encaramarse sobre la parte del globo que seguía hinchada.

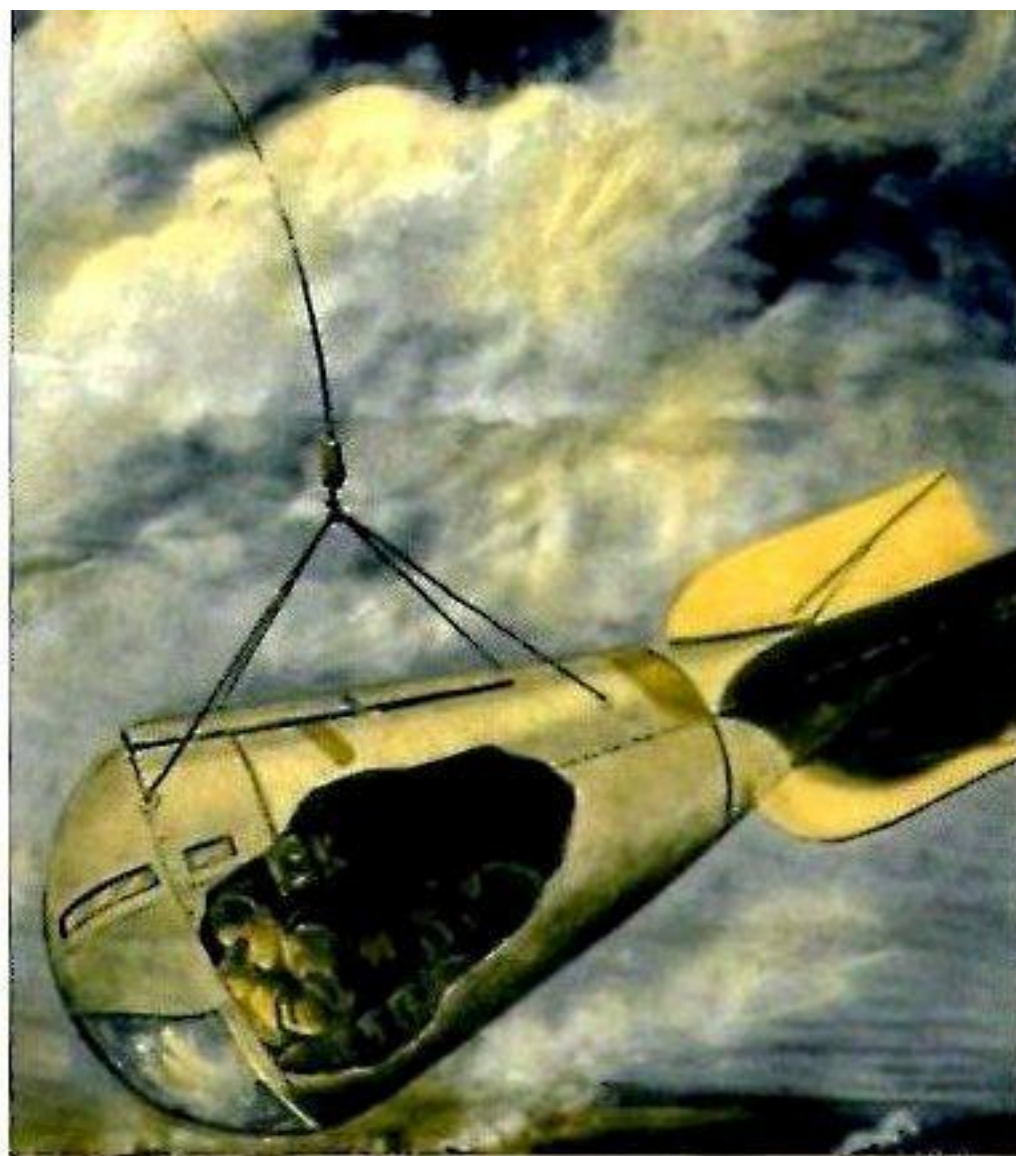
Dejados a su suerte

A las siete de la mañana siguiente, el pesquero británico *King Stephen* se tropezó con los naufragos, que le pidieron que los rescatara. Pero el capitán del pesquero, William Martin, rechazó subirlos a bordo alegando que iba cargado con nueve

personas y el barco no podría dar cabida a los 16 supervivientes del zepelín. Martin dijo después que si los hubiera subido le habrían secuestrado el barco y le habrían obligado a ir a Alemania.

Los tripulantes del zepelín naufragado fueron dejados a su suerte y, por el mal estado de la mar, murieron ahogados en los días siguientes. Antes, sin embargo, lanzaron un mensaje desesperado dentro de algunas botellas explicando su situación y pidiendo que les rescataran.

Una de las botellas apareció en Suecia seis meses más tarde, recuperada por un pescador. A partir del conocimiento de los hechos la prensa germana puso en marcha una campaña de desprestigio contra Gran Bretaña, culpándola de no haber aplicado la Convención de Ginebra para prisioneros de guerra. Las autoridades germanas dijeron que este



Mientras el zepelín volaba alto para evitar el fuego antiaéreo, una cápsula espía sujeta a un cable le guiaba. Dibujo: Edgar Franklin Wittmack.

ala del avión y murió al estrellarse.

La cápsula espía

Cuando los zepelines se vieron

obligados a volar a mayor altura para burlar las defensas antiaéreas, muchas veces en zonas cubiertas por las nubes, tuvieron que encontrar una solución imaginativa para poder bombardear con precisión sus objetivos. Los aparatos llevaban una cápsula independiente que hacían descender sujeta a un cable de hasta varios centenares de metros. En la pequeña cabina, apenas visible desde el suelo, se encontraba un observador que disponía de una brújula, además de un mapa de la zona atacada, unos binoculares y un teléfono.

Con la brújula el observador precisaba en qué dirección se encontraba el objetivo de su ataque y transmitía la información a la cabina del zepelín

La historia humana

hecho constituía una muestra de la maldad de los británicos.

En la sociedad inglesa se desató, asimismo, una encendida polémica sobre si el barco debía haber salvado a los que acababan de lanzar bombas matando a compatriotas suyos inocentes. El obispo de Londres salió en defensa del capitán del pesquero diciendo que su primera misión era salvar a su propia tripulación.

Otros incidentes de parecido cariz se producirían en los meses siguientes. En el sepelio de los tripulantes del SL11, con todos los honores militares, el cura de la parroquia de Cuffley se negó a darles sepultura considerando que eran unos

criminales. Una mujer que asistía al acto lanzó huevos contra los ataúdes.

Una bomba mata a 18 niños

Las matanzas de niños se repitieron a lo largo de estas incursiones. En el primer bombardeo que se produjo a la luz del día en Londres, llevado a cabo por 14 aviones gigantes Gotha, una bomba cayó sobre la escuela del barrio de Poplar. El proyectil atravesó la clase de las niñas, en el segundo piso; después la de los niños, en el primero; finalmente estalló en la planta baja, en la clase de los más pequeños, donde había 50 niños y niñas.

Murieron 18 alumnos. Dieciseis de los muertos tenían entre 4 y 6 años. La tragedia dejó conmocionada a la población británica por mucho tiempo. ■

para que corrigiera el rumbo. Cuando la nave aérea se encontraba sobre el objetivo, el observador avisaba del momento exacto en que debían lanzarse las bombas.

Desmoralizadores pero ineficaces

La acción de la artillería contra los zepelines tuvo efecto, aunque fue bastante limitado. La actuación contra ellos mejoró cuando intervinieron aviones dotados con proyectiles incendiarios que perforaban la lona del aparato y prendían fuego en la carga de hidrógeno.

En total los zepelines realizaron algo más de 50 ataques sobre Gran Bretaña en los que lanzaron 5.000 bombas que mataron a más de 500 personas. De los 84 aparatos que intervinieron en las operaciones 30 fueron derribados.

Su actuación fue muy importante como forma de sembrar el pánico y la desmoralización entre la población, pero no tuvo ninguna importancia desde el punto de vista militar.

El ataque de los Gotha

Mientras, se avanzaba en la fabricación de aviones que podrían cargar más peso y, por tanto, bombardear desde el aire. Los primeros en experimentarlo fueron los británicos que, a diferencia de lo que harían los alemanes poco después, lo practicaron sobre objetivos militares. Los aparatos

de la RAF atacaron, en mayo de 1915, una fábrica de gas venenoso en territorio alemán, sobre la que dejaron caer 87 bombas.

Alemania, consciente de las limitaciones que tenían los zepelines, también había apostado hacía tiempo por conseguir aviones con gran autonomía de vuelo y capaces de transportar un importante volumen de bombas.



El Gotha fue el primer gran bombardero que tuvo la aviación alemana y sustituyó a los zepelines en los bombardeos de Londres.

El primer resultado de esta operación fue el Gotha, un bimotor pesado con una autonomía de seis horas de vuelo y que podía cargar hasta 450 kilos de bombas. Quince de estos aparatos atacaron Londres el 13 de junio de 1917 en el que constituiría el primer ataque a la capital británica a plena luz del día. Los nuevos aviones dejaron caer hasta 118 bombas sobre la ciudad del Támesis, causando la

Las reglas básicas de la 'pelea de perros'

La norma esencial es atacar desde atrás y a partir de una mayor altura

Oswald Boelcke, el piloto que enseñó al Barón Rojo la táctica para la lucha entre dos aviones, la *pelea de perros*, fue el primero en teorizar las reglas básicas que debían observarse para tener éxito en un combate aéreo. Estas normas fueron conocidas en el mundo de la aviación como el Dicta Boelcke.

Los consejos que Boelcke daba a sus pilotos eran los siguientes:

- 1** Ataca siempre desde una posición más alta que la de tu rival. Procura tener siempre el sol a tu espalda. No ataques si no tienes ventaja.
- 2** Continúa siempre el ataque que has empezado; si lo interrumpes darás la cola a tu enemigo.
- 3** No abras fuego hasta tener el objetivo a 100 metros de distancia.
- 4** No pierdas de vista al rival ni por un momento.
- 5** Ataca siempre al enemigo por detrás.
- 6** Si te atacan desde arriba no huyas; ve a buscar a tu atacante.
- 7** Sobre territorio enemigo, no olvides nunca tu línea de retirada.
- 8** Ataca en grupos de 4 a 6 aviones; evita el ataque de dos aparatos a un mismo rival.



ATACA DESDE ATRÁS Y DESDE UNA MAYOR ALTURA. En esta posición siempre estarás en ventaja sobre tu enemigo.



SI EL ENEMIGO TE ATACA DESDE ARRIBA NO HUYAS: GIRA Y ATÁCALE. De esta forma puedes devolverle el ataque e intentar ponerte a su cola.



NO ABANDONES NUNCA EL ATAQUE QUE HAS INICIADO. Si lo haces tu enemigo se pondrá a tu espalda y podría derribarte.



EVITA EL ATAQUE DE DOS AVIONES A UN MISMO RIVAL. Dos aparatos de una misma escuadrilla se molestan y pueden chocar si atacan al mismo tiempo a un enemigo.



Un aparato del Real Cuerpo de Vuelo británico (RFC), equipado con una cámara de reconocimiento aéreo para tomar fotografías de la situación en el frente. Foto: Royal Flying Corps.

Viene de la página 35

muerte de más de 160 personas. Después regresaron sanos y salvos a sus bases.

El abril sangriento

La superioridad aérea que los aliados habían conseguido con la incorporación del Nieuport II francés se vio truncada cuando los alemanes introdujeron en los campos de batalla el Albatros D.III, un aparato procedente de la factoría del mismo nombre, que a principios de 1917 les devolvió el predominio aéreo que iban a mantener durante un año.

La superioridad de los aparatos alemanes produjo auténticas masacres principalmente entre los pilotos británicos que, para cubrir las necesidades urgentes de personal, habían tenido un periodo de preparación más corto de lo necesario.

Así ocurrió que muchos pilotos novatos fueron eliminados el día de su debut o al día siguiente.

En abril de aquel año, coincidiendo con la ofensiva terrestre dirigida por el general Nivelle, las escuadrillas inglesas y francesas quedaron encargadas de apoyar la acción terrestre actuando como observadores y, sobre todo, atacando objetivos cuya destrucción pudiera dificultar la acción de los germanos.

Las fuerzas terrestres británicas empezaron una batalla alrededor de Arrás, con el apoyo de 25 escuadrones aéreos, que sumaban un total de 365 aeronaves. Por el lado alemán había solo cinco escuadrones (jastas), número que aumentó hasta ocho a medida que avanzaba la batalla, llegando a sumar un número cercano a los 80 aparatos.

Durante los duros combates de aquel mes, la fuerza aérea británica perdió 245 aeronaves, con 211 pilotos muertos y 108 hechos prisioneros. En el lado alemán las pérdidas se limitaron a 66 aparatos.

Los daños que sufrieron las fuerzas aéreas británicas en un solo mes fueron enormes si se comparan con las 576 bajas que tuvieron en los cinco meses que duró la Batalla del Somme (1916).

Cabe añadir que un tercio de los aparatos perdidos por Gran Bretaña (89) lo fueron a manos del Barón Rojo y su escuadrilla, la Jasta 11.

La Batalla de Saint-Mihiel

En septiembre de 1918 las tropas estadounidenses fueron las encargadas de protagonizar el ataque terrestre de la Batalla de Saint-Mihiel. Se trataba de reducir el saliente que se había formado en torno a la población de Saint-Mihiel, al sur de las fortificaciones de Verdún. El saliente era una cuña en forma de V a través de la cual las posiciones alemanas penetraban en territorio aliado, creando una zona con una base de 55 kilómetros y una profundidad de 24 en territorio aliado. Se había formado cuando los

alemanes intentaron rodear Verdún y sus fortalezas.

El general John Pershing, comandante de la Fuerza Expedicionaria Americana (AEF), quiso que esta operación fuera realizada en solitario por las tropas estadounidenses, actuando bajo sus propias formas organizativas.

La mayor batalla aérea de la guerra

En el aire, en cambio, actuaron aviones de la mayor parte de los países de la Entente. Los aliados ha-



En la Batalla de Saint-Mihiel los alemanes perdieron definitivamente la supremacía aérea en la guerra.
Pintura: Michael Zeno Diemer.



Este cartel de alistamiento usa la imagen del águila estadounidense para reflejar la superioridad de sus fuerzas aéreas. Diseño: Charles Livingston Bull.

bían dispuesto 1.476 aparatos para la ofensiva, sumando aparatos americanos, franceses, británicos, italianos y portugueses. En el lado opuesto, los alemanes habían agrupado 500 aparatos. Era la mayor concentración de

aviones que se había visto hasta entonces.

El mando de la operación aérea de los aliados fue encargado al coronel estadounidense William (Billy) Mitchell, pese a que tenía escasa experiencia de combate en comparación con la de sus colegas franceses y británicos.

Victoria aliada en Saint-Mihiel

Mitchell destinó una tercera parte de los aviones a apoyar el avance de las tropas terrestres, y las otras dos terceras partes, a atacar la retaguardia alemana para impedir que pudiera llegar a los combatientes de primera fila cualquier clase de suministros de municiones, alimentos y tropas de refuerzo.

La batalla, que se desarrolló bajo

Las armas

Los Gotha, la pesadilla de Londres

El primer bombardeo aéreo llevado a cabo por los “más pesados que el aire”, como se llamaba entonces a los aviones para diferenciarlos de los dirigibles que eran “más ligeros que el aire”, tuvo lugar el 25 de mayo de 1917.

Fue llevado a cabo por los Gotha G.V., el último modelo de una familia de grandes aviones, capaces de transportar hasta 500 kilos de bombas además de una tripulación de 3 personas. Disponían para su defensa de 2 o 3 ametralladoras. El Gotha G.V. fue el primer aeroplano

que tuvo un radio de autonomía que le permitía adentrarse en el Reino Unido, realizar su misión y regresar al aeropuerto de partida. Podía alcanzar una velocidad máxima de 140 km/h, podía volar 840 kilómetros sin repostar y subir a una altitud de 6.500 metros. Todas estas cifras eran asombrosas para la época.

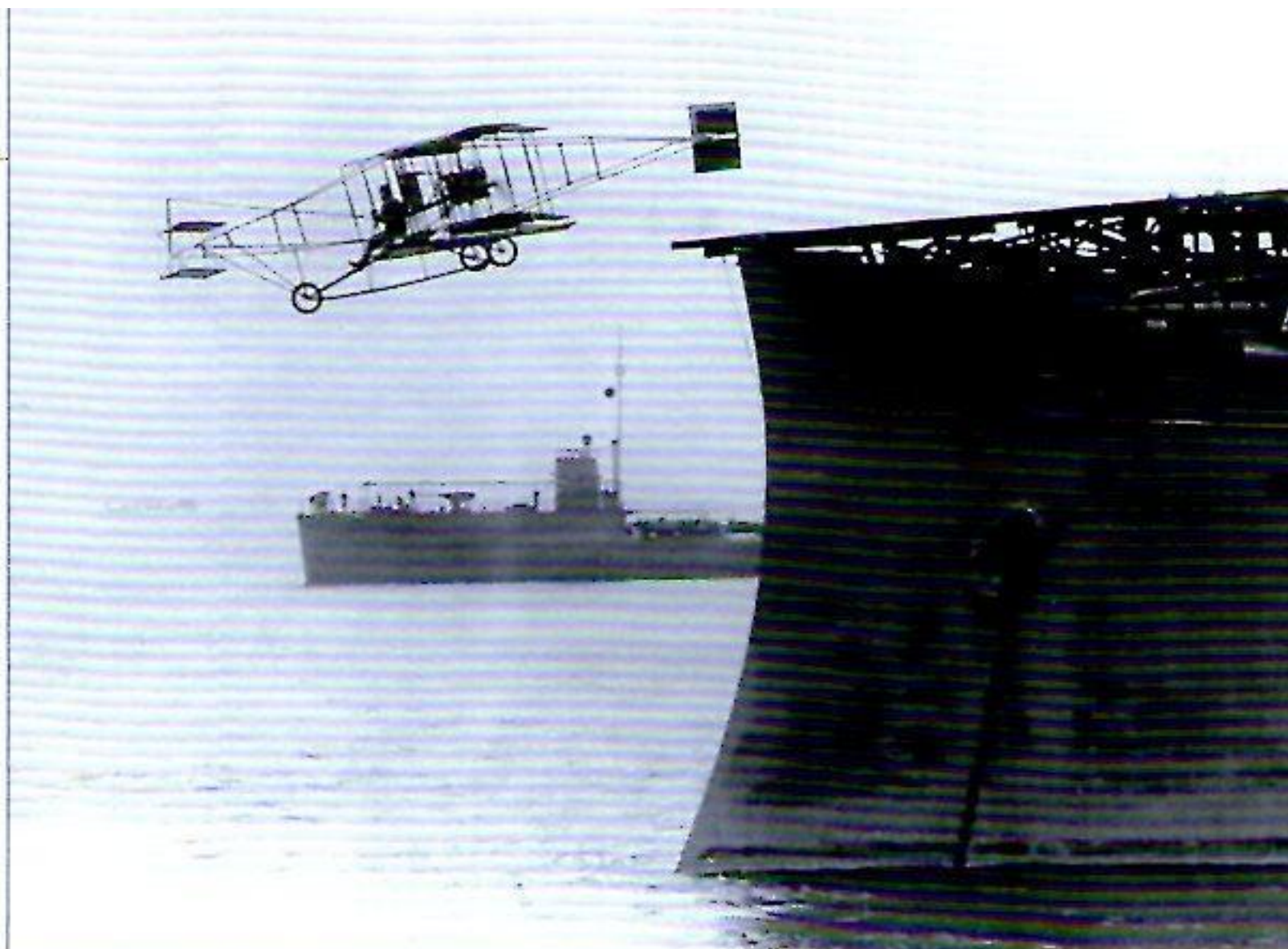
Aquel día, 23 Gothas G.V. despegaron para lanzar su mortífera carga sobre Londres pero, debido al mal tiempo, tuvieron que abandonar su objetivo y dirigirse a un objetivo secundario,

El Gotha G.V. fue el primer superbombardero capaz de alcanzar Londres, arrojar su mortífera carga y volver al aeropuerto de origen.

una fuerte lluvia que dificultaba el vuelo de los aviones, y con el campo de batalla totalmente embarrado, fue un éxito total y las fuerzas aliadas alcanzaron todos sus objetivos.

Aterrizar en un barco

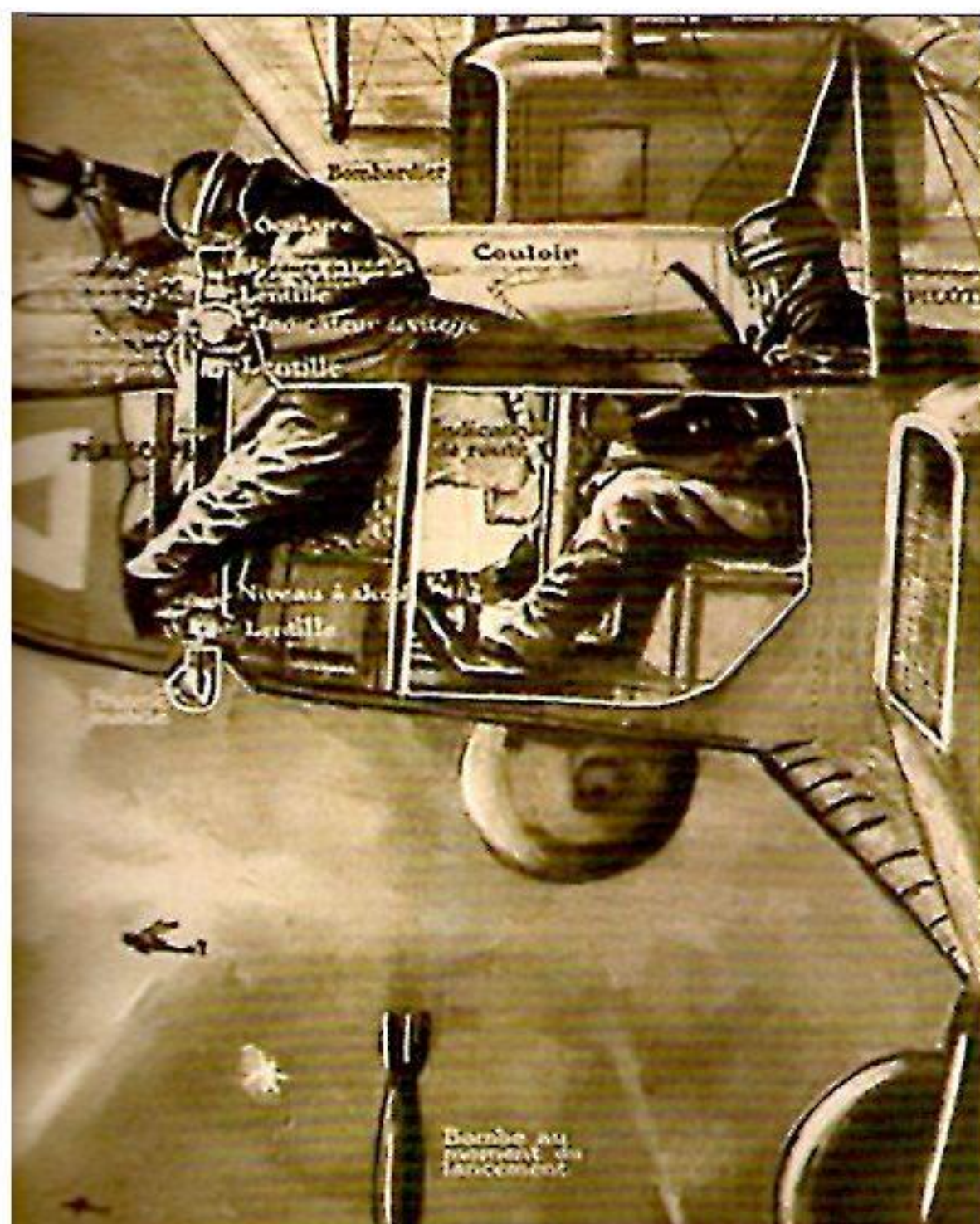
Antes de empezar la guerra se habían realizado ya algunos progresos para asociar la acción de los aviones con la de los barcos. En 1910 los estadounidenses consiguieron hacer despegar un avión desde la cubierta de un crucero, el *USS Birmingham CL-2*. Los primeros aterrizajes



Eugene Burton Ely, pilotando un Curtiss, protagonizó en el 'Birmingham' el primer despegue de un avión desde un barco.
Foto: Ancient US-Navy sailor.

en un barco no fueron realidad hasta el año siguiente.

El carguero *Lethington*, de la armada rusa, participaba en la guerra ruso-japonesa cuando fue capturado por un barco japonés. Después de aquella

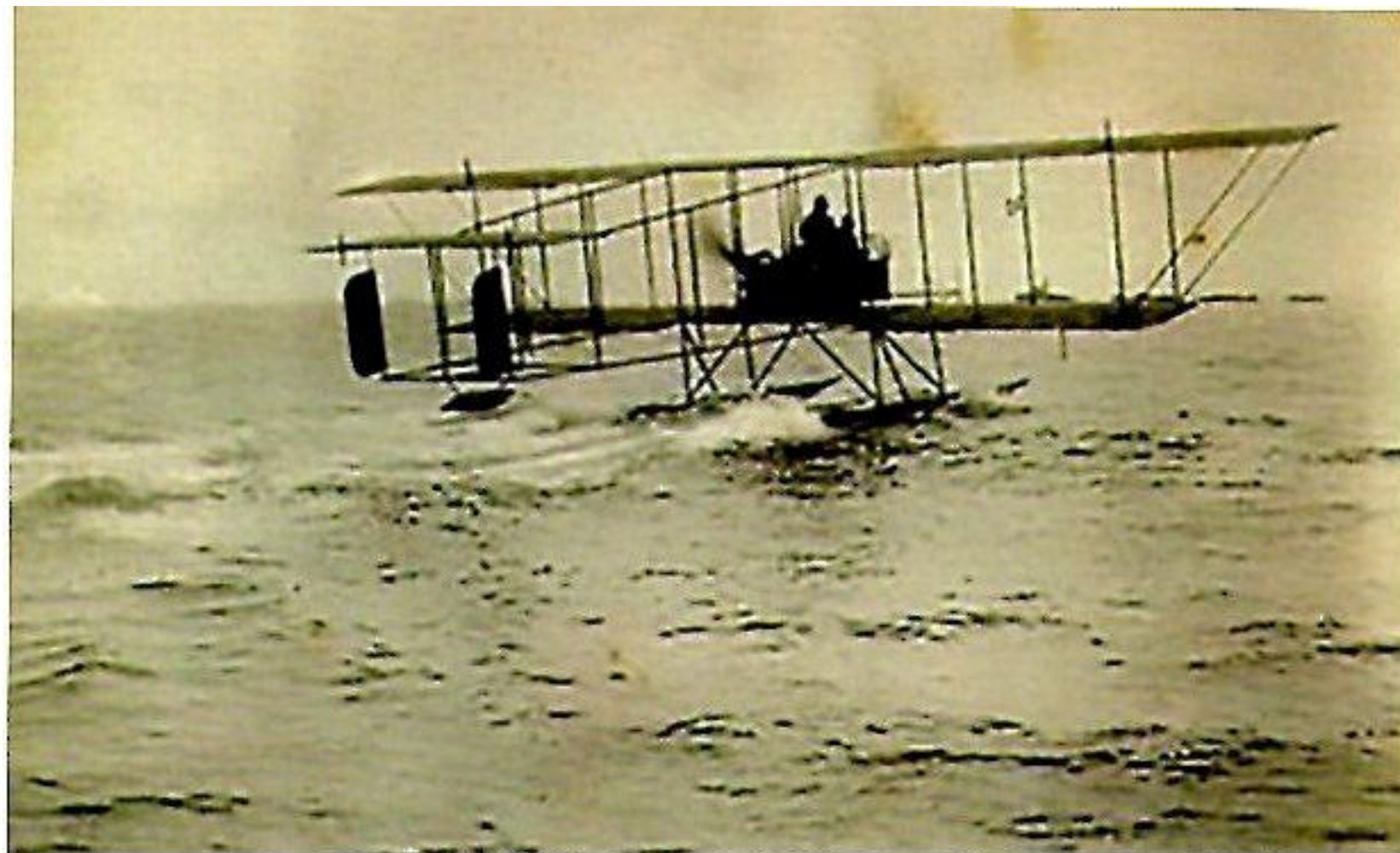


la ciudad portuaria de Folkestone y el cercano campo de entrenamiento militar de Shorncliffe. Este primer raid aéreo causó la muerte de 95 personas.

El segundo ataque de los Gothas G.V. tampoco logró alcanzar Londres. Pero en el tercer raid, el 13 de junio, los bombarderos sí alcanzaron la capital y sus bombas causaron 162 muertos.

Se supone que estos bombardeos causaron tantas bajas porque los ciudadanos no habían sufrido nunca un bombardeo por aviones y, cuando oían el sonido de éstos, se paraban a mirarlos en lugar de correr a buscar refugio.

Estos ataques se llevaban a cabo a



El 'Wakamiya', el primer portahidroaviones, transportó este Maurice Farman para un ataque en China. Foto: Imperial Japanese Navy.

guerra, el gobierno japonés adquirió el barco a los rusos y, bautizado con el nombre de *Wakamiya*, lo convirtió en el primer portahidroaviones.

No tenía nada que ver con lo que entendemos hoy por un portaaviones porque en su cubierta ni despegaba ni aterrizaba ningún aeroplano. Simplemente, estaba dotado con grandes grúas que izaban los hidroaviones del mar y los colocaban en cubierta.

Al principio de la guerra, un avión

Maurice Farman, botado desde el *Wakamiya*, atacó al crucero austro-húngaro *Kaiserin Elisabeth* y a la cañonera alemana *Jaguar* en la bahía de Qiaozhou, en China, aunque no logró tocar a ninguno de los barcos.

Barcos convertidos en portaaviones

Los primeros portaaviones que existieron no habían sido contruidos pensando en su utilización para el transporte de aeroplanos. Se trataba de

Las armas

plena luz del día porque ni los aviones británicos ni las defensas antiaéreas tenían capacidad para detener los ataques. En el tercer y mortífero bombardeo, los aviones británicos que despegaron para interceptar a los bombarderos ni siquiera consiguieron localizarlos en el aire.

Cuando el Reino Unido mejoró la defensa antiaérea los alemanes tuvieron que sustituir los ataques diurnos por nocturnos. Pero debido a las poco desarrolladas técnicas aeronáuticas de la época las incursiones de noche comportaban enormes riesgos para los aviones y sus tripulaciones. Estas tenían

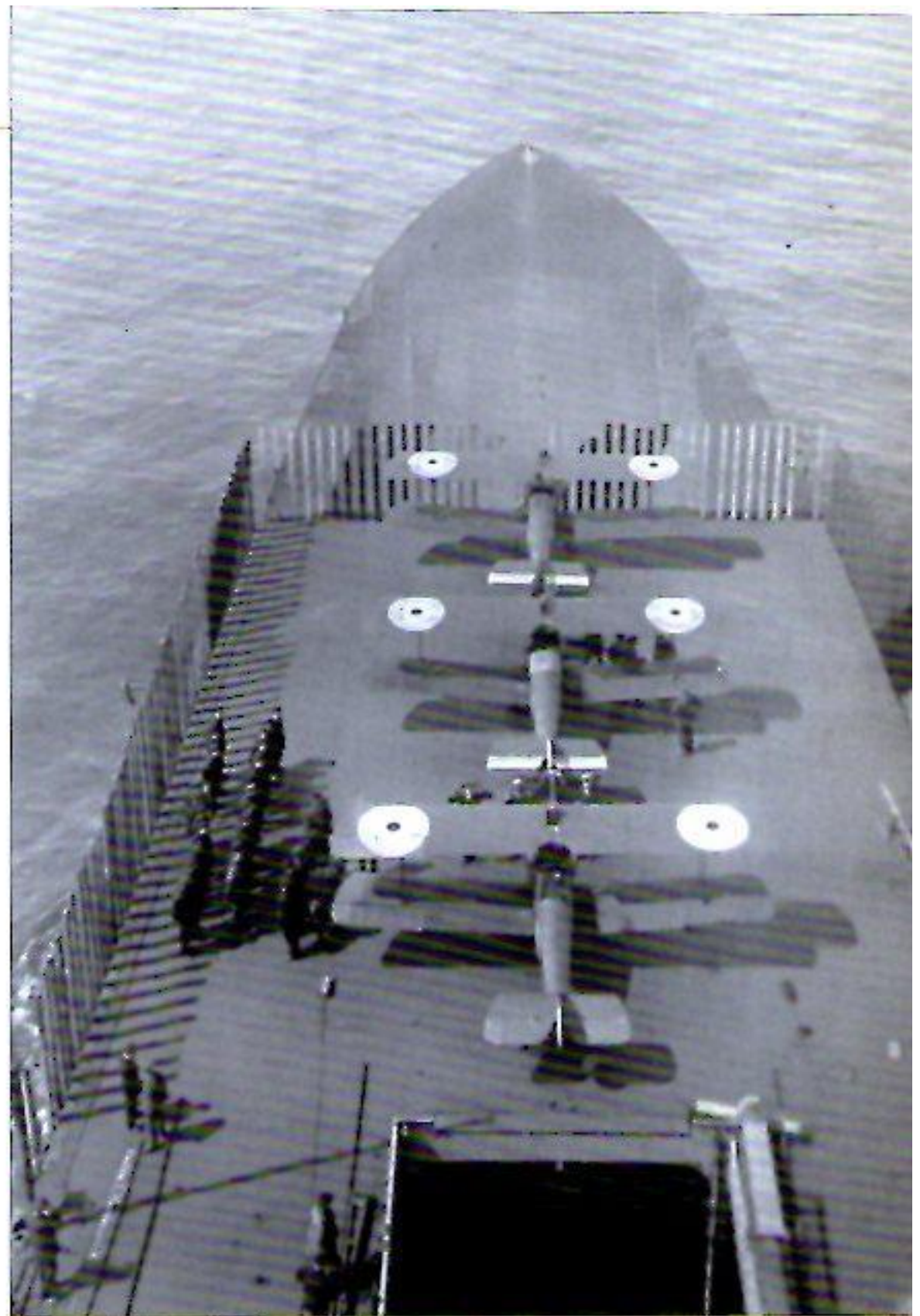
El gigantesco Gotha G.V. era capaz de transportar 500 kilos de bombas.



acorazados o cruceros grandes a los que se les añadía una cubierta totalmente plana, destinada a ejercer de pista de aviación, debidamente reforzada sobre una estructura de vigas metálicas.

El primer barco adaptado a la función de portaaviones fue el *HMS Argus*, reconvertido en 1918. El *Furious* fue otro barco británico adaptado como portaaviones. En esta nave el comandante Edwin Harris Dunning consiguió ser el primero en aterrizar en un barco en movimiento con su avión Sopwith Pup. El aterrizaje en este tipo de naves no era nada fácil porque la forma de la cubierta obligaba a los aviones a maniobrar alrededor antes de poder aterrizar.

Cuando cinco días más tarde el comandante Dunning aterrizaba de nuevo en el barco, el motor del apa-



Los primeros portaaviones fueron barcos convencionales adaptados para transportar aeroplanos, como el 'HMS Furious' que se ve en la imagen. Foto: Oscar Parkes.



grandes dificultades para orientarse en la oscuridad, localizar sus objetivos y aún más para regresar y conseguir aterrizar sin poner en peligro al aparato y a la tripulación.

Las grandes pérdidas que sufrieron los Gothas forzaron a paralizar sus misiones. La última misión de bombardeo tuvo lugar la noche del 19 de mayo de 1918 cuando 38 Gothas lograron alcanzar Londres, aunque a costa de elevadas pérdidas: seis Gothas fueron derribados por el fuego de los antiaéreos o por los aviones ingleses que salieron a su encuentro y un séptimo resultó destruido durante el aterrizaje.



El comandante E. H. Dunning intenta aterrizar en el 'Furious' con un Sopwith Pup sin conseguirlo. Después el aparato virará bruscamente y caerá al mar, perdiendo la vida el piloto. Foto: Official photograph.

rato se paró y el avión se estrelló en la amura de estribor y cayó al mar, ahogándose el piloto.

Este mismo año se inició la construcción del primer barco proyectado expresamente para ser un portaaviones. Era el *HMS Hermes* británico, que tenía el puente de mando en un lateral de la nave para no obstaculizar el aterrizaje y despegue de los aparatos. El primer portaaviones en entrar en servicio fue el japonés *Hōshō*. Ninguna de las dos naves estuvo acabada a tiempo para actuar en la guerra.

El 'ranking' de pilotos

El piloto que logró un mayor número de victorias (derribos de aparatos enemigos) fue Manfred von Richthofen, el Barón Rojo, que consiguió derribar 80 aparatos.

El segundo fue el francés René Fonk, con 75 victorias. Fonk que sobrevivió a la guerra, aseguraba que prefería volar sin compañía: "Cuando estoy solo realizo estos pequeños golpes de audacia que me divierten". La gran fama que alcanzó Fonk, el piloto aliado con más victorias, se vio enturbiada después de la guerra por sus contactos con el nazi Herman Göring. Se le llegó a acusar de reclutar pilotos franceses para luchar con los nazis, pero una investigación posterior le libró de las sospechas.

El tercer piloto con más victorias fue el canadiense Billy Bishop que derribó 72 aviones. Bishop empezó luchando en las trincheras, como Richthofen y Fonk, pero se pasó a la aviación porque estaba harto, según dijo, de "pisar barro y caca de caballo". ■

Las películas

Engrandeciendo el mito del Barón Rojo

El Barón Rojo

(*Von Richthofen and Brown*)

Dir. Roger Corman.

Con John Phillip Law, Don Stroud y Barry Primus. (Estados Unidos, 1971)

La película muestra los éxitos del Barón Rojo y la envidia que despierta en el piloto canadiense Roy Brown. Al final el film atribuye el derribo de Richthofen a Brown, aunque en realidad el tiro que le alcanzó provenía de tierra.



El Barón Rojo (*Der Rote Baron*)

Dir. Nikolai Müllerschön.

Con Matthias Schweighöfer, Til Schweiger, Lena Headey y Joseph Fiennes. (Alemania, 2008)



Esta versión alemana del mito del Barón Rojo lo presenta como un piloto que se toma la guerra con una exquisita caballerosidad, llegando a aterrizar para interesarse por la salud de su rival, con quien comparte un trago y con quien disputa el amor de una enfermera. La película hace especial hincapié en la relación amorosa de Richthofen, que llega a decirle a la enfermera: "Tú eres mi mayor victoria".

Las películas

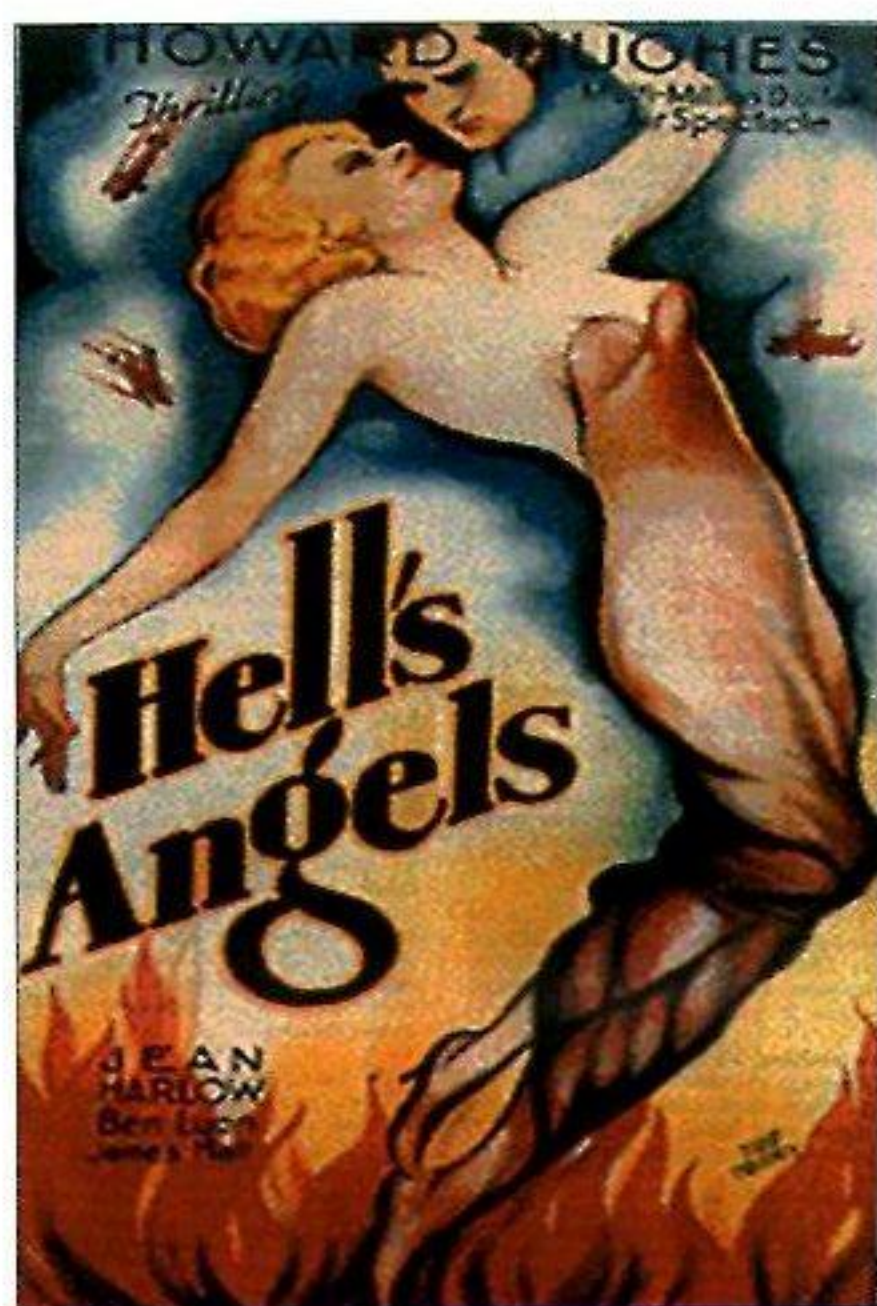
El frívolo y el idealista, dos gestos ante la guerra

Ángeles del Infierno

(*Hell's Angels*)

Dir. Howard Hughes.

Con Ben Lyon, James Hall y Jean Harlow (Estados Unidos, 1930)



Dos hermanos ingleses, Roy y Monte, llevan una vida relajada y despreocupada. El primero es un idealista locamente enamorado de Hellen. El segundo, un mujeriego sin ninguna otra preocupación en la vida que divertirse.

Cuando estalla la guerra los dos son incorporados al ejército como pilotos. El idealista actúa como un valiente, el mujeriego como un cobarde. En una fiesta Roy presenta a Hellen a su hermano, el cual puede comprobar que ella no es la mujer fiel y honesta que Roy cree. Pero el hermano idealista no admite que su amada es como le cuentan hasta que lo comprueba con sus propios ojos.

Un día el oficial de la escuadrilla pide a alguien que esté dispuesto para una misión muy peligrosa y los dos hermanos se presentan voluntarios. Uno, para demostrar que no es un cobarde, y el otro, para olvidar su decepción amorosa.

Después de llevar a cabo con éxito la difícil misión, los dos hermanos se encontrarán ante la disyuntiva de traicionar a los suyos o perder la propia vida. La reacción de Roy y Monte será opuesta y la resolución de la película inesperada y sorprendente.

Para llevar a cabo esta producción, muy ambiciosa para la época, Howard Hughes invirtió cuatro veces más que la película más cara rodada hasta aquel momento: cuatro millones de dólares. Durante el rodaje murieron en distintos accidentes tres pilotos y un mecánico.

La película fue un éxito de taquilla y consiguió unos ingresos de ocho millones de dólares, el doble de los que había costado toda la producción.

La canción

La RAF, a las estrellas a través de la adversidad

Las fuerzas aéreas británicas, RAF (Royal Air Forces), fueron las primeras en tener una marcha oficial. Fue creada a partir del lema del cuerpo, *Per ardua ad astra*, que significa *A través de la adversidad hacia las estrellas*. La música es obra del maestro Walford Davies, que la compuso en 1918, con motivo de la creación de la RAF, que se formó con la fusión del Real Cuerpo Aéreo y el Real Servicio Aéreo Naval. Además de las fuerzas aéreas de Gran Bretaña la marcha la tienen como propia los ejércitos de distintos estados miembros de la Commonwealth.

Royal Air Forces march past (en inglés)

Through adversities we'll conquer.
Blaze into the stars,
A trail of glory.
We'll live on land and sea
'Til victory is won.
Men in blue the skies are winging
In each heart one thought is ringing.
Fight for the right,
God is our might,
We shall be free.

Marcha de desfile de la RAF (en español)

A través de las adversidades llegaremos a
vencer.
El resplandor de las estrellas,
un sendero de gloria.
Viviremos en la tierra y en el mar
hasta conseguir la victoria.
Hombres vestidos de azul están atrave-
sando los cielos,
en cada corazón está sonando un pensa-
miento.
Lucha por lo justo,
Dios es nuestra fuerza,
seremos libres.

El libro



El Barón Rojo explicado por él mismo

El Barón Rojo. Autobiografía de sus hazañas.

Manfred von Richthofen

Durante el periodo de convalecencia por la herida que sufrió en la cabeza, el Barón Rojo escribió su autobiografía. La redacción del libro estuvo supervisada por los servicios de propaganda del Ejército Alemán, que querían asegurarse de que el texto contribuyera a la proyección del mito en que ya se había convertido Manfred von Richthofen. Más tarde él mismo se desmarcó del contenido del libro, asegurando que le presentaba como "demasiado arrogante". A pesar de estos condicionantes, el volumen aporta mucha información sobre la forma como luchaba y como pensaba el Barón Rojo.

El poema

El amparo acogedor del refugio

Una noche en la bodega del molino de aceite

F. B. Spice

En una bodega con paredes encaladas
hay una multitud alojada:
mujeres con niños, hombres, chicas y chicos.
Solo para estar fuera de peligro:
para no oír demasiadas sirenas
ni los terribles cañones,
aunque se puede escuchar un sonido estrepitoso
tal vez de una bomba que cae. (...)
Los 'tommies' sirven agua hirviendo
a quienes quieren hacer té:
o un caldo de carne o cualquier otra cosa que puedan querer.
Por eso el tiempo pasa tan alegremente.
Las bodegas pueden tener algo de corriente de aire,
pero aún así nos gusta estar,
fuera de peligro ante cualquier cosa que pueda pasar fuera.
En un rincón puedes ver un colchón
con siete niños durmiendo;
encuentras a otros escribiendo,
tal vez al muchacho que está allí.
¡Sí! Luchando por su país y por la libertad,
y por los hogares tan queridos;
rogamos para que la guerra termine,
para que ellos tengan unas felices Navidades.
Y cuando la guerra haya acabado,
y la paz sea nuestra otra vez,
pensaremos en las noches que pasamos lejos de casa
y los amigos que hicimos en las bodegas.

F. B. Spice

F. B. Spice fue un habitante de la población de Dover que en sus largas permanencias en las bodegas de los molinos de aceite de su pueblo, usadas como refugio para que la población se mantuviera a salvo de los bombardeos aéreos, escribió un sencillo poema que describe cómo era la vida en el sótano abigarrado.